



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 116]

नई दिल्ली, मंगलवार, जुलाई 29, 2008/श्रावण 7, 1930

No. 116]

NEW DELHI, TUESDAY, JULY 29, 2008/SRAVANA 7, 1930

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 22 जुलाई, 2008

सं. टीएएमपी/34/2007-सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, नौभरण और निकासी एवं अग्रेषण लेवी के संशोधन के लिए चेन्नई पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

मामला सं. टीएएमपी/34/2007-सीएचपीटी

चेन्नई पत्तन न्यास

—आवेदक

आदेश

(जुलाई, 2008 के 3रे दिन पारित)

यह मामला नौभरण एवं निकासी तथा अग्रेषण (सी एंड एफ) लेवी के संशोधन के लिए चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 5 जून, 2007 से संबंधित है।

2.1 इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 22 अक्टूबर, 2003 द्वारा आदेश की अधिसूचना की तारीख से 2 वर्षों की अवधि के लिए नौभरण गतिविधि हेतु लेवी अनुमोदित की थी। यह आदेश 7 नवम्बर, 2003 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। तदनुसार, नौभरण लेवी की दरों की प्रारंभिक वैधता 6 नवम्बर, 2005 को समाप्त हो गई थी।

2.2 मार्च, 2006 में इस प्राधिकरण द्वारा निर्णीत सीएचपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव में मौजूदा नौभरण लेवी की समीक्षा शामिल थी। सामान्य संशोधन प्रस्ताव की कार्यवाही के दौरान, सीएचपीटी ने उपयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श कर, इस गतिविधि के लिए पृथक प्रस्ताव दाखिल करने का प्रस्ताव किया था और मौजूदा व्यवस्था को जारी रखने का अनुरोध किया था। अतः इस प्राधिकरण ने नौभरण गतिविधि के लिए मौजूदा लेवी की वैधता 7 नवम्बर, 2005 से एक वर्ष की अवधि के लिए बढ़ा दी थी।

2.3 नौभरण गतिविधि के लिए मौजूदा लेवी की वैधता समय-समय पर बढ़ाई गई थी और आदेश दिनांक 28 जनवरी, 2008 द्वारा अधुनातन बढ़ोतरी 31 मार्च, 2008 तक है।

3. सीएचपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है :

- (i) कामगारों को वास्तविक भुगतान उपयोक्ताओं से वसूली से अधिक हैं। यह अंतर महंगाई भत्ते में आवधिक वृद्धि और कामगारों को दी गई वार्षिक वेतन-वृद्धि के कारण है। इसलिए, अंतर को पूरा करने के लिए नौभरण लेवी में संशोधन प्रस्तावित किया गया है।
- (ii) सीएचपीटी ने 6 सितम्बर, 2006 और अक्टूबर, 2006 को हुई बैठक के दौरान उपयोक्ताओं के साथ प्रस्ताव पर चर्चा की थी और प्रस्ताव को सहमत प्रस्ताव बताया गया है। सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 6 जुलाई, 2007 द्वारा 6 अक्टूबर, 2006 को पत्तन उपयोक्ताओं के साथ हुई बैठक के कार्यवृत्त की प्रतिलिपि भेजी थी।
- (iii) पत्तन ने बताया है कि उपयोक्ता 30 सितम्बर, 2006 तक कुल मजदूरी में वास्तविक वृद्धि से सहमत थे। यह भी बताया गया है कि भावी प्रभाव से वृद्धि के साथ 5 प्रतिशत बफर पर उपयोक्ता सहमत थे।

4.1 सीएचपीटी के प्रस्ताव नीचे दिए गए हैं :

- (i) सीएचपीटी के दरमानों के अध्याय VII के मान 1 में निर्धारित कामगारों की विभिन्न श्रेणियों की मौजूदा मजदूरी दर में सीएचपीटी द्वारा माँगी गई वृद्धि निम्नलिखित तालिका में दी गई है :

क्र.सं.	श्रेणी	प्रस्तावित प्रतिशत वृद्धि
1.	ऑन-बोर्ड सुपरवाइजर	27%
2.	टैली क्लर्क	28%
3.	टिडल	22%
4.	मैस्टरी	16%
5.	विच ड्राइवर	17%
6.	सिग्नलमैन	16%
7.	मजदूर	26%

[ऊपर निर्दिष्ट प्रतिशत वृद्धि सीएचपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 25 सितम्बर, 2007 द्वारा बाद में प्रस्ताव दिनांक 5 जून, 2007 में सुविचारित 67.40 प्रतिशत के विपरीत जुलाई, 2007 को 71.1 प्रतिशत के भिन्न महंगाई भत्ते के संदर्भ में संप्रेषित अधुनातन स्थिति है।]

- (ii) टीएएमपी द्वारा मजदूरी संशोधन के लागू होने की तारीख से दरमान में संशोधित मजदूरी के शामिल किए जाने की तारीख तक की अवधि के लिए मजदूरी में बकाया की वसूली के लिए रु. 2 प्रति टन की राशि वसूल की जाए। यह प्रभार सीएचपीटी के वर्तमान प्रस्ताव के अनुमोदन की तारीख से वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।

- (iii). सीएचपीटी ने निकासी और अग्रेषण प्रचालनों से संबंधित अध्याय-VII के मान 2 के अधीन निम्नलिखित (नई) शर्त प्रस्तावित की है:

‘कोबल पत्थरों, कट पत्थरों, बेरीट्ज, मैगनीज़ अयस्क, फ़ैलस्पर, नीली धातुएँ, आदि और कोई अन्य शुष्क बल्क कार्गो जिसके लिए नौभरण से पहले अंतरण क्षेत्र पर एकत्रीकरण की आवश्यकता होती है, पत्तन ने अंतरण क्षेत्र में मंडारित कार्गो के संबंध में निम्नलिखित देय प्रभारों को वसूल करने का प्रस्ताव किया है। यदि कार्गो लाइसेंसशुदा प्लॉट में मंडारित किया जाता है तो प्रस्तावित प्रभार पत्तन द्वारा प्रभार्य नहीं है।

(क). रू0 4/- प्रति टन।

(ख). 2 मजदूरों के लिए रू0 1026.34 मजदूरी।

उपर्युक्त प्रभार अथवा इसके द्वारा अधिकृत अधिकारियों द्वारा यथा प्रमाणित वास्तविक मात्रा पर निर्यात आवेदनों के माध्यम से देय हैं। यदि अतिरिक्त मजदूरों की अपेक्षा की जाती है तो रू0 513.17 प्रति मजदूर पृथक प्रभारों का अतिरिक्त भुगतान किया जाता है।

- 4.2. सीएचपीटी ने बताया है कि यह प्रस्ताव उसके न्यासी मंडल द्वारा अनुमोदित किया गया है।
- 5.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, सीएचपीटी प्रस्ताव की प्रतिलिपि संबद्ध उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थी।
- 5.2. उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियां सीएचपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थी।
6. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा पर, यह पाया गया था कि विभिन्न बिन्दुओं पर सीएचपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों की आवश्यकता है। हमारे द्वारा माँगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और सीएचपीटी का प्रतिसाद नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	सीएचपीटी का प्रतिसाद
(i).	सीएचपीटी 31 मार्च, 2008 से आगे के प्रशुल्क चक्र के लिए सीएचपीटी द्वारा दाखिल (किए जाने वाले) सामान्य संशोधन प्रस्ताव में नौभरण प्रचालनों के लिए वर्तमान प्रभारों की समीक्षा शामिल करने पर विचार करना चाहिए ताकि एक बृहत् निर्धारण किया जा सके और नौभरण प्रचालनों और सी एंड एफ प्रचालन के लिए (समीक्षित) प्रभारों की वैधता सीएचपीटी के लिए दरमानों के साथ भविष्य प्रशुल्क चक्र के लिए समग्र रूप में सह-टर्मिनस होगा।	नौभरण और सी एंड एफ लेवी का संशोधन अंतिम चरणों में है। उपयोक्ताओं ने अपनी सहमति दे दी है। टीएमपी 28-01-2008 को संयुक्त सुनवाई पहले ही कर चुका है। इसलिए, वर्तमान प्रस्ताव पर विचार करना और आदेश पारित करना उपयुक्त होगा।  सीएचपीटी ने नौभरण और सी एंड एफ लेवी के इस संशोधन को सामान्य संशोधन प्रस्ताव के साथ मिलाने के सुझाव को नोट कर लिया है और अगले संशोधन से इसे लागू करेगा।
(ii).	नौभरण प्रचालनों और निकासी एवं अग्रेषण प्रचालनों के लिए निर्धारित प्रारूप में अलग-अलग विस्तृत लागत विवरण और वर्ष 2003-04 से सितम्बर, 2007 अवधि के वास्तविक आँकड़े और अक्टूबर, 2007 से वर्ष 2010-11 अवधि के अनुमानों को देते हुए समग्र रूप में कार्गो प्रहस्तन प्रभाग (सीएचडी) के लिए समेकित लागत विवरण विस्तृत गणनाओं के साथ भेजे।	इस गतिविधि के लिए निर्धारित प्रारूप में पृथक लागत पत्रक तैयार नहीं किया गया है। वर्ष 2001-02 में सीएचपीटी के साथ कार्गो प्रहस्तन प्रभाग (सीएचडी) के आमेलन के पश्चात्, सीएचडी के लिए पृथक वार्षिक लेखे तैयार नहीं किए गए हैं। तथापि, सीएचडी के लिए पृथक आय और व्यय संहिताएं तैयार की गई हैं और तदनुसार, आय और व्यय लेखांकित किए जाते हैं।  वर्ष-वार आय और व्यय नीचे दिए गए हैं:

			(रूपये लाखों में)					
			वर्ष	प्रत्यक्ष प्रचालन आय (वास्तविक)		कुल प्रचालन आय (वास्तविक)	प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय (वास्तविक)	प्रचालन अधिशेष (वास्तविक)
			2003-04	434.57	2354.78	2789.35	2270.75	518.60
			2004-05	281.34	3182.94	3464.28	2245.52	1218.76
			2005-06	365.60	3286.36	3651.96	2421.54	1230.42
			2006-07	358.28	3527.28	3885.56	2363.82	1521.74
			कुल	1439.79	12351.36	13791.15	9301.63	4489.52
			संशोधित अनुमान (2007-08)	405.70	3994.30	4400.00	2525.54	1874.46
			संशोधित अनुमान (2008-09)	424.16	4175.84	4600.00	2762.10	1927.90
			टिप्पणी: ऊपर दिए गए आय और व्यय विवरण केवल प्रत्यक्ष आय और प्रत्यक्ष व्यय हैं और उपरिव्ययों, वित्तीय एवं विविध आय का प्रभाजन शामिल नहीं है।					
(iii).	वर्ष 2003-04 से 2007-08 (सितम्बर, 2007 तक) अवधि के लिए वास्तविक यातायात और वर्ष 2010-11 तक अनुमानित यातायात नौभरण प्रचालनों और सी एंड एफ प्रचालनों के लिए कार्गो-वार ब्रेकअप के साथ भेजे।			वास्तव में प्रहस्तित यातायात नीचे दिया गया है:  (लाख टनों में)				
			वर्ष		वास्तविक यातायात			
			2003-04		97.72			
			2004-05		138.49			
			2005-06		142.56			
			2006-07		163.46			
			अप्रैल 2007 से सितम्बर 2007		67.88			
					(लाख टनों में)			
			वर्ष		अनुमानित यातायात			
			अक्टूबर 2007 से मार्च 2008		71.26			
					कुल 71.26			
			2008-09		146.07			
			2009-10		153.35			
			2010-11		161.00			
			कुल		460.22			
			(यह सूची नौभरण प्रचालनों और सी एंड एफ प्रचालनों के लिए कार्गो प्रभाजन नहीं करती है)					
(iv).	वर्ष 2008-09 से 2010 से 2010-11 हेतु अनुमानित कार्गो थ्रुपुट जिसके लिए अंतरण क्षेत्र पर एकत्रीकरण की आवश्यकता होती है।			सीएचपीटी इस स्थिति में नहीं है कि इस पर निर्धारण करे।				
(v).	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.6.2 के अनुसार, यह जरूरी है कि कानूनी प्रक्रिया के पश्चात मैनिंग मानों/डैटम को नियमित रूप से समायोजित किया जाए। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 4.7.3 सभी महापत्तनों से अपेक्षा करता है कि राष्ट्रीय मजदूरी निपटारों की शर्तों में समय-समय पर पीस दर योजना के डैटम और दरों को संशोधित किया जाए। सीएचपीटी राष्ट्रीय स्तर मजदूरी करार में शामिल उपबंधों के रूप में विभिन्न घटकों के लिए डैटम को आवधिक रूप में युक्तिसंगत बनाने के लिए कार्रवाई शुरू करने के लिए सीएचपीटी को			मैनिंग मान अंतिम बार 2 फरवरी, 2002 को संशोधित किया गया था।				

	<p>सलाह देते हुए इस प्राधिकरण द्वारा आदेश दिनांक 22 अक्टूबर 2003 के अनुच्छेद 9 (iii) का भी अवलोकन कर सकता है। इस संदर्भ में निम्नलिखित ब्योरे भेजे:</p> <p>(क). जब नौभरण प्रचालनों के लिए मैनिंग मान पिछली बार संशोधित किया था।</p> <p>(ख). मैनिंग मान के संशोधन, यदि कोई हो, के पश्चात अब मौजूद विभिन्न घटकों के लिए मैनिंग मान और उस समय की स्थिति जब अक्टूबर, 2003 में इस प्राधिकरण द्वारा नौभरण प्रचालनों के लिए प्रभार निर्धारित किए गए थे, की तुलनात्मक स्थिति दर्शाते हुए विवरण।</p> <p>(ग). विभिन्न घटकों के लिए डैटम के संशोधन के संदर्भ में मजदूरी बातचीत करार में किए गए निर्धारण।</p> <p>(घ). पीस दर के भुगतान के लिए अंगीकृत विभिन्न घटकों के लिए डैटम को आवधिक तौर पर युक्तिसंगत बनाने के लिए सीएचपीटी द्वारा की गई कार्यवाई।</p>	<p>वर्ष 2002 के पश्चात बदलाव नहीं किए गए हैं। (सीएचपीटी ने मैनिंग मान/डैटम/पीस दर दर्शाते हुए विवरण की एक प्रतिलिपि भेजी है)।</p> <p>इस पर नौभरिकों/यूनियनों के साथ बातचीत की जाएगी।</p>
(vi).	<p>(क). पुष्टि करें कि सितम्बर, 2006 से जून, 2007 अवधि के लिए वृद्धि की गणना करने के लिए सीएचपीटी द्वारा अंगीकृत वीडिए की प्रतिशतताएँ वास्तविक हैं।</p> <p>(ख). अक्टूबर, 2007 से अगस्त, 2008 अवधि के लिए वीडिए की प्रतिशतताएँ अंगीकृत करने के लिए आधार।</p>	<p>सितम्बर, 2006 से जून, 2007 अवधि के लिए वृद्धि की गणना करने हेतु अंगीकृत वीडिए की प्रतिशतताएँ वास्तविक हैं।</p> <p>1.48 प्रतिशत प्रति तिमाही की औसत 10/2006 और 7/2007 को वीडिए प्रतिशतता के बीच अंतर की औसत को लेते हुए लागू की गई है।</p> <p><math>\frac{71.10\% - 65.20\%}{4 \text{ तिमाही}} = 1.48\%</math></p>
(vii).	<p>सीएचपीटी ने समय दर मजदूरी के 192 प्रतिशत के मौजूदा स्तर पर प्रतिशत लेवी को जारी रखने का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में, पिछले 3 वर्षों के लिए और जो अगले 3 वर्षों के लिए अनुमानित किया गया है प्रत्येक प्रकार के कार्गो के लिए कार्गो प्रहस्तन कामगारों के प्रति गैंग औसत नियोजन के ब्योरे के साथ लागत के संदर्भ में लेवी की समान दर को जारी रखने के लिए औचित्य।</p>	<p>समय दर मजदूरी के 192 प्रतिशत के मौजूदा स्तर पर प्रतिशतता लेवी डीएलबी के सीएचपीटी के साथ आमेलन के दौरान निर्धारित की गई थी और सम्पूर्ण डीएलबी स्टाफ सीएचपीटी में आमेलित किया गया है। अप्रत्यक्ष व्यय जिसके लिए 192 प्रतिशत लेवी वसूल की जा रही है, प्रत्येक वर्ष बढ़ रहा है। वर्ष 2002 से 2007 में अप्रत्यक्ष व्यय में 26.70 प्रतिशत तक वृद्धि हुई है।</p>
(viii).	<p>कृषि उत्पाद के मामले में, नौभरण प्रचालनों के लिए कार्गो प्रहस्तन कामगारों और सुपरवाइजरी स्टाफ की तैनाती के लिए रू० 7.50 प्रति मी०ट० का प्रभार अक्टूबर, 2003 में अनुमोदित किया गया था। सीएचपीटी ने रू० 7.50 प्रति मी०ट० के मौजूदा प्रभार में संशोधन का प्रस्ताव नहीं किया है। सीएचपीटी स्पष्ट करे कि कृषि उत्पाद के नौभरण प्रचालनों के लिए तैनात जनशक्ति के मामले में मजदूरी में वृद्धि को पूरा करने के लिए यह कैसे प्रस्तावित किया है।</p>	<p>कृषि उत्पाद के निर्यात/आयात को बढ़ावा देने के लिए, नौभरण प्रचालनों के लिए कार्गो प्रहस्तन कामगारों और सुपरवाइजरी स्टाफ की तैनाती के लिए रू० 7.50 प्रति मी०ट० की मौजूदा दर को बनाए रखने का प्रस्ताव किया गया है।</p> <p>इसलिए संशोधन प्रस्तावित नहीं किया गया है।</p>
(ix).	<p>अतिरिक्त जनशक्ति की तैनाती के लिए वास्तविक मजदूरी की वसूली शासित करने वाली मौजूदा शर्त सं. 6 को हटाने के प्रस्ताव को स्पष्ट</p>	<p>अतिरिक्त जनशक्ति की तैनाती के लिए वास्तविक मजदूरी की वसूली शासित करने वाली मौजूदा शर्त सं. 6 मान 1 के अधीन हटाई गई है और लेवी की विशिष्ट दरों के साथ मान 2 के अधीन विशेष रूप से दी</p>

	करें। सीएचपीटी ने मान 2 — निकारी और अग्रेषण प्रचालन के अधीन मौजूदा समान शर्त को बनाए रखने का प्रस्ताव किया है।	गई है। यह उपयोक्ताओं की सहमति से किया गया है।
(x).	सीएचपीटी "अन्य प्रयोजन" विनिर्दिष्ट करे जिसके लिए हैवी लिफ्ट कार्गो का टनभार प्रस्तावित शर्त सं. 7 में यथा उल्लिखित पीस दर की गणना के लिए 7 टन प्रति इकाई रूप में लिया जाएगा।	अन्य प्रयोजन सीएचपीटी के सांख्यिकीय प्रयोजनों से लें।
(xi).	मौजूदा शर्त (ix) से (xii) नौभरण प्रचालनों के लिए जनशक्ति तैनाती में प्रचालनात्मक प्रक्रिया से संबंधित प्रतीत होती है। इसलिए, इसे दरमानों में उपर्युक्त शर्तें शामिल करना जरूरी नहीं है।	ये उपयोक्ताओं की जानकारी और तदनुसार लेवी की वसूली के लिए दर्शाए गए हैं।
(xii).	सीएचपीटी को कार्गो की तत्संबंधी श्रेणी का प्रहस्तन करने वाले गैंग के तत्संबंधी मैनिंग मान के अनुसार जनशक्ति की तैनाती के लिए शर्त प्रस्तावित करनी चाहिए।	मैनिंग मानों के संशोधन पर ट्रेड यूनियनों और नौभरिकों से चर्चा की जा रही है। संशोधित मैनिंग मान को अंतिम रूप दिए जाने के पश्चात, इसे दरमान में शामिल किया जाएगा।
(xiii).	<p>रू 2 प्रति टन की प्रस्तावित अतिरिक्त लेवी के संदर्भ में, मजदूरी संशोधन के प्रावधान के संबंध में सीएचपीटी निम्नलिखित भेजे/स्पष्ट करे:</p> <p>(क). इस संबंध में एक उपयुक्त शर्त।</p> <p>(ख). सीएचपीटी द्वारा पत्र दिनांक 21 सितम्बर, 2007 द्वारा अनुमानित मजदूरी बकाया रू 5 करोड़ संबंधी देयता की सीमा के लिए गणनाएँ उस अवधि तक दर्शाते हुए जब इसे वसूल किया जाएगा दर्शाते हुए।</p> <p>(ग). यह प्राधिकरण मुरुगाँव पत्तन न्यास (एमओपीटी), विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी), जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) और न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) के सामान्य संशोधन मामलों में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुसार मजदूरी बकाया देयता संबंधी वेतन के 15 प्रतिशत तक अनुमति प्रदान कर सकता है।</p> <p>(घ). विशेष दर, यदि लागू की गई हो, मजदूरी बकाया देयता की वसूली पर तत्काल समाप्त की जानी चाहिए। इसके लिए प्रयोजन और उक्त लेखा शीर्ष की नियमित समीक्षा के लिए पृथक लेखा शीर्ष बनाए रखने की आवश्यकता होती है। सीएचपीटी इस संबंध में उपयुक्त अनुवीक्षण कार्यविधि का सुझाव दे।</p>	<p>सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 11 अप्रैल, 2008 द्वारा निम्नलिखित शर्त का सुझाव दिया है:</p> <p>"टिप्पणी सं. 9 — रू 1 प्रति टन की विशेष दर सभी आयात और निर्यात आवेदनों के माध्यम से वसूल की जाएगी जहां कहीं कार्गो प्रहस्तन प्रभाग कामगार तैनात किए जाते हैं (उपर्युक्त विशेष दर मजदूरी संशोधन के प्रभावी होने की तारीख से लेकर टीएमपी के अनुमोदन से दरमानों में संशोधित मजदूरी को शामिल किए जाने की तारीख तक की अवधि के लिए मजदूरी में बकाया की वसूली की जाएगी)"</p> <p>इस गतिविधि पर व्यय वर्ष 2006-07 के दौरान लगभग रू 24 करोड़ है। लगभग 20 प्रतिशत प्रतिवर्ष का अनुमानित मजदूरी संशोधन प्रभाव लागू करते हुए, इसे रू 5 करोड़ अनुमानित किया गया है।</p> <p>प्राधिकरण निर्णय ले।</p> <p>विशेष दर मजदूरी संशोधन के आने और इसके कार्यान्वयन पर समाप्त कर दी जाएगी। एक पृथक देयता संहिता रू 1 प्रति टन की विशेष दर जमा करने के लिए सृजित की जाएगी। ऐसी संचयित राशि मजदूरी निपटान पर मजदूरी बकाया से समायोजित की जाएगी।</p>

(xiv).	<p>वर्तमान शर्त सं. 3 सी एंड एफ प्रचालनों के लिए पीस दर प्रोत्साहन की लेवी शासित करती है। इस संबंध में, निम्नलिखित स्पष्ट करें:</p> <p>(क). वर्तमान शर्त में संशोधन करने के कारण।</p> <p>(ख). मान-2 (सी एंड एफ प्रचालन) के अधीन क्रम सं. 3 प्रस्तावित (संशोधित) शर्त में कहा गया है कि रू0 4 प्रति टन का पीस दर प्रोत्साहन सेवा प्रदान करने से पहले वसूल किया जाएगा और वास्तविक पीस दर से समायोजन की आवश्यकता का प्रस्ताव किया गया है। इसके अलावा, शर्त सं. 2 के अनुसार, सीएचपीटी से कार्गो की सुपुर्दगी/प्राप्ति के पूरा होने के पश्चात, पीस दर की गणना करने की अपेक्षा की जाती है। ऐसी स्थिति में, यह स्पष्ट किया जाए कि रू0 4 प्रति टन की राशि सेवा प्रदान करने से पहले वसूल क्यों की जानी चाहिए।</p> <p>यदि पीस दर भुगतान उत्पादकता पर निर्भर नहीं करता है तो इसे सामान्य कार्गो अथवा अन्य कार्गो के लिए लागू आधार सी एंड एफ लेवी के साथ आमेलित क्यों नहीं किया जा सकता।</p>	<p>वर्तमान में, रू0 4/- प्रति टन की लेवी पीस दर के लिए आईए/ईए में वसूल की जाती है, जबकि इसे अग्रिम रूप में बताया गया है। यह वास्तविक आंकड़ों से मेल नहीं खा सकते। इसलिए, रू0 4/- प्रति टन की एकसमान दर वसूल किए जाने के लिए प्रस्तावित की गई है।</p>
(xv).	<p>नौभरिकों के लिए अतिरिक्त जनशक्ति उपलब्ध करवाने के संबंध में, समान शर्तें मौजूदा करार में मान 2 में क्रम सं. 6 में निर्धारित की गई हैं। जबकि सीएचपीटी ने मान 1 में इस मौजूदा शर्त को हटाने का प्रस्ताव किया है, मान-2 में इस शर्त को जारी रखने का प्रस्ताव किए जाने का कारण।</p>	<p>अतिरिक्त जनशक्ति की तैनाती के लिए वास्तविक मजदूरी की वसूली को शासित करने वाली मौजूदा शर्त सं. 6 मान 1 के अधीन हटा दी गई है और लेवी के लिए विशिष्ट दरों के साथ मान 2 के अधीन विशेष रूप से दी गई है। यह उपयोक्ताओं की सहमति से किया गया है। (तथापि, अतिरिक्त जनशक्ति के लिए कामगारों की श्रेणी के मामले में मजदूरी की विशिष्ट दरें मान-2, शर्त 4 के अधीन पत्तन द्वारा भेजी गई नहीं देखी गई हैं।)</p>
(xvi).	<p>इस प्राधिकरण ने सीएचपीटी और हिन्दुस्तान चेम्बर ऑफ कॉमर्स (एचसीसी) से संदर्भों का निपटान करते हुए एक आदेश दिनांक 25 जनवरी, 2007 पारित किया था और हुक प्वाइंट परेषण के लिए सी एंड एफ प्रभारों की वसूली पर स्पष्टीकरण दिया था। मान-2 में प्रस्तावित शर्त 7 स्पष्ट की गई स्थिति नहीं दर्शाती है। शर्त सं. 7 आदेश दिनांक 25 जनवरी, 2007 में स्पष्ट की गई स्थिति को दर्शाने के लिए उपयुक्त ढंग से संशोधित किया जाए।</p>	<p>शर्त सं. 7 टीएएमपी आदेश दिनांक 25 जनवरी, 2007 के अनुसार संशोधित की गई है। (सीएचपीटी द्वारा कोई संशोधन नहीं किया गया है)।</p>
(xvii).	<p>अंतरण क्षेत्र में भंडारित कार्गो की कुछ मदों के मामले में एकत्रीकरण प्रचालन के लिए रू0 4 प्रति टन की पीस दर की लेवी के लिए क्रम सं. 8 पर प्रस्तावित नई शर्त के संदर्भ में, निम्नलिखित भेजें/स्पष्ट करें:</p> <p>(क). मौजूदा मान 2 - निकासी एवं अग्रेषण प्रचालन में, सामान्य कार्गो/बल्क कार्गो, अयस्क और टिम्बर की सुपुर्दगी/प्राप्ति से संबंधित गतिविधियों के लिए दरें निर्धारित की गई हैं। इस बात की पुष्टि करें कि क्या प्रस्तावित नई शर्त में उल्लिखित अंतरण क्षेत्र में कार्गो की श्रेणी के एकत्रीकरण की गतिविधि सुपुर्दगी/प्राप्ति</p>	<p>यह पुष्टि की जाती है कि बेरीट्स, कोबल पत्थरों, कट पत्थरों आदि जैसे कार्गो के लिए अंतरण शैड में एकत्रीकरण की गतिविधि सुपुर्दगी/प्राप्ति प्रचालन में शामिल नहीं है।</p> <p>हुक प्वाइंट से ट्रकों/लॉरियों में कार्गो की सीधी सुपुर्दगी के मामले में, सी एंड एफ की संलिप्तता नहीं है। इसलिए, सी एंड एफ लेवी वसूल की जाती है।</p>

<p>प्रचालनों में शामिल नहीं हैं।</p> <p>(ख). सुपुर्दगी/प्राप्ति प्रचालनों के लिए चलाई गई गतिविधियों की सूची तैयार की जाए।</p> <p>(ग). वर्तमान में उक्त कार्गो के एकत्रीकरण के लिए सीएचपीटी द्वारा वसूल की जा रही दर, यदि कोई हो, और ऐसी दर की लेवी के लिए प्राधिकार क्या है।</p> <p>(घ). सीएचपीटी अंतरण क्षेत्र में कार्गो के एकत्रीकरण की गतिविधि के लिए रू० 4 प्रति टन की प्रस्तावित लेवी लागत ब्योरो के साथ तर्कसंगत ठहराएं।</p> <p>(ड.). क्रम सं. 8 पर प्रस्तावित शर्त को सभी प्रकार के कार्गो को विनिर्दिष्ट करते हुए बृहत बनाया जा सकता है जिसके लिए अंतरण क्षेत्र में एकत्रीकरण की आवश्यकता होगी, अथवा नई शर्त में शामिल 'आदि' शब्द को हटाया जा सकता है।</p>	<p>हुक प्वाइंट से अंतरण क्षेत्र में उतारे गए कार्गो के मामले में, सी एंड एफ लेबर सुपुर्दगी के लिए तैनात की जाती है। इसलिए, सी एंड एफ लेवी वसूल की जाती है।</p> <p>लाइसेंसशुदा प्लॉटों के घाट में सीधे नौभरण के लिए लाए गए कार्गो के मामले में, सी एंड एफ लेवी वसूल नहीं की जाती है। घाट के निकट एकत्रित किए जाने के लिए पत्तन द्वारा अनुमत कार्गो के मामले में, कार्गो वाहनों द्वारा लाया जाता है और घाट से सीधे नौभरित किया जाता है। इसलिए, सी एंड एफ लेवी वसूल नहीं की जाती है।</p> <p>कार्गो लाने, उतरवाने, अंतरण शैडों में चट्टा लगाने, पोत के बर्थ किए जाने के समय नौभरित किए जाने के मामले में सी एंड एफ लेवी वसूल की जाती है जैसे सी एंड एफ लेबर तैनात की गई हो।</p> <p>दरमान के अनुसार दर आपूर्ति किए गए मजदूरों के लिए वसूल की जाती है।</p> <p>(i). बेरीट्स, कोबल पत्थरों, आदि जैसे कार्गो को घाट के निकट एकत्रित किए जाने की अनुमति है और कार्गो वाहनों द्वारा लाया जाता है, घाट पर उतारा जाता है और घाट से सीधे नौभरित किया जाता है, सी एंड एफ लेवी वसूल नहीं की जाती है। तथापि, घाट पर उतराई के लिए, पक्षों को दो मजदूरों की आवश्यकता पड़ती है और पत्तन उनकी आपूर्ति करता है और प्रभार दरमान के अनुसार बाद में वसूल किए जाते हैं। चूंकि कार्गो लाने वाले पक्ष दो मजदूरों की तैनाती के लिए अनुरोध करते हैं, इसलिए इसे दरमान में शामिल करने का प्रस्ताव किया गया है।</p> <p>(ii). रू० 4/- प्रति टन के संबंध में, यह सी एंड एफ पीस दर के समान अनोलजी पर पीस दर के लिए है। यह उपयोक्ताओं के साथ सहमति से है।</p> <p>टीएमपी द्वारा यथा सुझावित, शब्द 'आदि' हटा दिया जाएगा। अंतरण क्षेत्र में इकट्ठा करने की आवश्यकता वाला कोई नया कार्गो बोर्ड के अनुमोदन से शामिल किया जाएगा।</p>
<p>(xviii) सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 25 सितम्बर, 2007 द्वारा प्रस्ताव पर उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर अपने प्रतिसाद में, साथ ही साथ, कहा था कि वह अभियांत्रिक बनावट के साधनों द्वारा जिसके लिए लेबर को विनियुक्त नहीं किया जाता है, अंतरण क्षेत्र में प्राप्त कार्गो के प्रहस्तन के मामले में निकासी एवं अग्रेषण लेवी तब तक अधिरोपित करेगा जब तक शेरधारकों के साथ चर्चा कर इस मुद्दे को सुलझा नहीं लिया जाता है। इस संबंध में, सीएचपीटी स्पष्ट करे कि क्या सीएचपीटी का यह तरीका प्रस्तावित शर्त सं. 1 के अनुसार है जोकि सीएचपीटी को श्रमिक प्रभारों की वसूली के लिए विनिर्दिष्ट करता है जब सी एंड एफ प्रचालनों के लिए मजदूरों की वास्तविक तैनाती की जाती है।</p>	<p>जब कार्गो पूरी तरह से अभियांत्रिक साधनों जैसे टिपलर्स द्वारा उतारा जाता है तो सी एंड एफ लेबर तैनात नहीं की जाती है। तथापि, जब कार्गो लॉरियों और टिपर्स द्वारा लाया जाता है तो सी एंड एफ लेबर तैनात किए जाने की आवश्यकता होती है और श्रमिक प्रभार तभी वसूल किए जाते हैं जब सी एंड एफ प्रचालनों के लिए वास्तविक तैनाती की जाती है।</p>



7. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई 28 जनवरी, 2008 को सीएचपीटी के परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, सीएचपीटी और उपयोक्ता संगठनों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

8.1. चूंकि मूल प्रभार मौजूदा मजदूरी ढाँचे के आधार पर विपश्चित किया जाना जारी है जोकि बताया गया है कि पूर्वव्यापी संशोधन के लिए पहले से देय है, इसलिए मजदूरी संशोधन बकाया को पूरा करने के लिए आरक्षित निधि तैयार करने के लिए विशेष प्रभार शुरू करने के लिए सीएचपीटी का प्रस्ताव विचारार्थ पाया गया था। चूंकि सीएचपीटी ने नौभरण गतिविधि में अधिशेष/घाटा स्थिति दर्शाते हुए वित्तीय विश्लेषण और लंबित मजदूरी संशोधन के कारण अनुमानित वित्तीय देयता नहीं भेजी थी, इसलिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित दर पर निर्णय लेना संभव नहीं था। चूंकि मजदूरी संशोधन 1 जनवरी, 2007 से पहले से देय होना बताया गया है, विशेष प्रभार लागू करने में कोई विलंब से बाद में वसूल किए जाने वाले गैर-शामिल मजदूरी बकाया की ओर बढ़ना होगा, इसलिए अंतरिम व्यवस्था के रूप में ₹0 1/- प्रति टन की सहमत दर तत्काल लागू करना उपयुक्त पाया गया था।

8.2. अंतरिम व्यवस्था के रूप में सीएचपीटी में ₹0 1/- प्रति टन की विशेष दर अनुमोदित करते हुए एक आदेश दिनांक 12 फरवरी, 2008 पारित किया गया था, बशर्त सीएचपीटी के प्रस्ताव पर अंतिम आदेश पारित करना होगा। यह आदेश 21 फरवरी, 2008 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था और 28 फरवरी, 2008 से लागू हुआ था।

9. इस मामले में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध होंगे।

10. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:

- (i). सीएचपीटी नौभरण सेवाएं प्रत्यक्ष तौर पर नहीं चलाता है। लाइसेंसशुदा नौभरिक पत्तन से कार्गो प्रहस्तन कामगारों को लेते हुए ऐसी सेवाएं प्रदान करते हैं। अतः सीएचपीटी कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों के लिए कामगारों की आपूर्ति हेतु प्रभार वसूल करता है।
- (ii). नौभरण प्रचालनों के लिए कामगारों की आपूर्ति हेतु समय दर मजदूरी की वसूली और सी एंड एफ प्रचालनों के लिए कामगारों की आपूर्ति हेतु प्रति टन लेवी हेतु आदेश दिनांक 22 अक्टूबर, 2003 में निर्धारित की गई अधिकतम दरें उस समय प्रचलित मजदूरी लागत पर आधारित थीं। समय के बीतने के साथ, कामगारों को भुगतान किया जाने वाला वास्तविक वेतन उपयोक्ताओं से वसूल की गई राशि से अधिक बताया गया है। इस प्राधिकरण के समक्ष यह प्रस्ताव वेतन स्तरों में आवधिक वृद्धि को पूरा करने के लिए नौभरण प्रचालनों हेतु कामगारों की आपूर्ति के लिए समय दर मजदूरी के संशोधन के लिए है।
- (iii). प्रशुल्क विशा-निर्देश विभिन्न घटकों और प्रचालनों के लिए मैनिंग मानों का नियमित समायोजन विनिर्दिष्ट करता है। इसी तरह, पीस दर योजना के लिए अंगीकृत विभिन्न घटकों के डैटम को राष्ट्रीय मजदूरी निपटानों की तरह युक्तिसंगत बनाए जाने की आवश्यकता होती है। बताया गया है कि सीएचपीटी राष्ट्रीय अधिकरण के निर्णय को कार्यान्वित करने में विधिक मुद्दों से रूकावट है। चूंकि सीएचपीटी इस संबंध में संबद्ध पक्षों के साथ पहले से बातचीत कर रहा है, इसलिए पत्तन को सलाह दी जाती है कि इन मुद्दों के निपटान की प्रक्रिया में तेजी लाई जाए ताकि मैनिंग मान संशोधित किए जा सकें और प्रासंगिक दरमानों की अगली समीक्षा से पहले पीस दर के भुगतान के लिए अंगीकृत विभिन्न घटकों के डैटम को युक्तिसंगत बनाया जा सके। कुछ उपयोक्ताओं जिन्होंने डैटम और मैनिंग मान के संशोधन के मुद्दे को पहले उठाया था, ने शायद इस मामले से जुड़ी संवेदनशीलताओं और विधिक मुद्दों और पत्तन द्वारा उठाए गए और सुनवाई में संप्रेषित कदमों को स्वीकार कर लिया है इसलिए उन्होंने अपनी पूर्ववर्ती माँग पर जोर नहीं दिया। तथापि, उन्होंने कल्पित लेबर बुकिंगों को समाप्त करने के लिए सही कहा है।
- (iv). पत्तन के कार्गो प्रहस्तन प्रभाग के मामले में इसके द्वारा भेजे गए वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए वित्तीय अनुमान/लागत ब्योरे पूर्ण नहीं हैं। इसलिए, उपर्युक्त दो वर्षों के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभाग की वित्तीय स्थिति को समझना संभव नहीं था। चूंकि यह प्रस्ताव मजदूरी दर में वृद्धि को पूरा करने के लिए है, इसलिए लागत विश्लेषण आधारित गतिविधि पर गए बिना पत्तन द्वारा प्रतिवेदित मजदूरी ढाँचे में बदलाव पर विश्वास करते हुए प्रस्ताव का विश्लेषण किया गया है। सीएचपीटी को इस गतिविधि से संबंधित आवश्यक लागत ब्योरों को व्यवस्थित रखना चाहिए ताकि निर्धारित प्रारूप में लागत विवरण नौभरण प्रचालनों और निकासी एवं अग्रेषण प्रचालनों के लिए प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान दाखिल किया जा सके।
- (v). सीएचपीटी का मूल प्रस्ताव अगले दो वर्षों अगस्त, 2008 तक के लिए मजदूरी में वृद्धि को लेखा में लेते हुए सितम्बर, 2006 तक कुल मजदूरी में वास्तविक वृद्धि पर आधारित है। तत्पश्चात, सीएचपीटी ने जुलाई, 2007 को प्रचलित वास्तविकताओं के आधार पर भिन्न महंगाई भत्ते की दरों को अपने पत्र दिनांक 25 सितम्बर, 2007 द्वारा संशोधित

- किया है जिससे कामगार की प्रत्येक श्रेणी के लिए समय मान मजदूरी में 2 प्रतिशत से 3 प्रतिशत तक वृद्धि हुई जब मूल प्रस्ताव से तुलना की जाए। पत्तन की पुष्टि को ध्यान में रखते हुए कि संशोधित वीडो दरें वास्तविक हैं और इसे ध्यान में रखते हुए कि उपयोक्ता भिन्न महंगाई भत्ते में भावी वृद्धि को व्यवस्थित करने के लिए एक बफर पर सहमत हैं, इसलिए यह प्राधिकरण प्रस्तावित मजदूरी दरें अनुमोदित करता है।
- (vi). जैसाकि पहले बताया गया है, सीएचपीटी उपरिव्ययों को पूरा करने के लिए समय दर मजदूरी के साथ लेवी वसूल करता है। सीएचपीटी ने 192 प्रतिशत की मौजूदा प्रतिशत लेवी को जारी रखने का प्रस्ताव किया है। उपरिव्ययों और कार्गो प्रहस्तन कामगारों के प्रति गैंग औसत नियोजन के ब्योरे सीएचपीटी द्वारा नहीं भेजे गए हैं जबकि इस संबंध में अनुरोध किया गया था। तथापि, अप्रत्यक्ष व्ययों का प्रति वर्ष बढ़ाना बताया गया है। उपयोक्ता असोसिएशनों जिनसे इस मामले में विचार-विमर्श किया गया था, ने प्रतिशत लेवी की मौजूदा मात्रा को जारी रखने पर आपत्ति नहीं की है। यद्यपि यह प्राधिकरण लेवी को मौजूदा स्तर पर बनाए रखने के लिए सीएचपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदित करता है, परंतु सीएचपीटी को सलाह दी जाती है कि नौभरण गतिविधि के लिए प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय अपेक्षित ब्योरे सत्यापन के लिए भेजे जाएं।
- (vii). रू0 7.50 प्रति मीट्रिक टन की पृथक् दर कृषि उत्पाद के लिए नौभरण प्रचालनों के लिए कार्गो प्रहस्तन कामगारों की तैनाती के लिए मौजूदा प्रशुल्क व्यवस्था में निर्धारित की गई है। कृषि उत्पाद के प्रहस्तन के लिए नौभरण प्रचालनों हेतु विनियुक्त जनशक्ति भी मजदूरी में वृद्धि वहन करेगा, कृषि उत्पाद प्रहस्तन की लागत में वृद्धि करते हुए। सीएचपीटी ने स्पष्ट किया है कि उसने सीएचपीटी में कृषि उत्पाद के प्रहस्तन को प्रोत्साहित करने के लिए मौजूदा दर को बनाए रखने का प्रस्ताव किया है। पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।
- (viii). नौभरण प्रचालनों से संबंधित मौजूदा व्यवस्था में नौभरिकों पर प्रभारों की लेवी शासित करने के लिए एक प्रावधान है जब कभी उन्हें नौभरण प्रचालनों के लिए अतिरिक्त जनशक्ति की आवश्यकता होती है। नौभरिकों द्वारा अपेक्षित कामगारों की श्रेणी के तदनुरूप वास्तविक मजदूरी सीएचपीटी को देय हैं। सी एंड एफ लेवी वसूल करने के लिए निर्धारित प्रशुल्क व्यवस्था के अधीन एक समरूप प्रावधान उपलब्ध है। सीएचपीटी ने नौभरण प्रचालनों के अधीन निर्धारित मौजूदा प्रावधानों को हटाने का प्रस्ताव किया है। हालांकि यह स्वीकार किया है कि मौजूदा प्रावधान को हटाने के प्रस्ताव पर उपयोक्ताओं की सहमति है, जैसाकि सीएचपीटी द्वारा बताया गया है, सीएचपीटी के लिए यह तकनीकी रूप से संभव नहीं होगा कि वह एक प्रशुल्क मद की विशिष्ट शर्त को दूसरी प्रशुल्क मद पर लागू करे जब तक ऐसा विनिर्दिष्ट नहीं किया जाए। सी एंड एफ लेवी पर शासित मौजूदा प्रावधान में ऐसे संशोधन का प्रस्ताव नहीं किया गया है। ऐसी स्थिति में, मान 1 – नौभरण प्रचालन के अधीन क्रम सं. 6 में निर्धारित मौजूदा प्रावधान जारी रहेगा।
- (ix). (क). जैसाकि पहले बताया गया है, सीएचपीटी के प्रस्ताव में पत्तन कामगारों के वेतन और भत्तों के लंबित संशोधन के कारण बकाया मजदूरी की देयता को पूरा करने के लिए आरक्षित निधि तैयार करने हेतु रू0 2 प्रति टन की विशेष दर 1-1-2007 से शुरू करना भी शामिल है।
- (ख). वर्ष 2006-07 के लिए लगभग रू0 24 करोड़ की वास्तविक मजदूरी के आधार पर और 20 प्रतिशत वार्षिक के मजदूरी संशोधन प्रभाव पर विचार करते हुए, सीएचपीटी ने बकाया देयता रू0 5 करोड़ परिगणित की है।
- (ग). मुरुगांव पत्तन न्यास, विशाखापत्तन पत्तन न्यास, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास और न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास के सामान्य संशोधन मामलों में मजदूरी बकाया देयता के लिए वेतन के 15 प्रतिशत तक अनुमति देने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, सीएचपीटी द्वारा संप्रेषित रू0 24 करोड़ के वार्षिक मजदूरी बिल के आधार पर पास थू के रूप में स्वीकार की जाने वाली स्वीकार्य बकाया देयता रू0 3.60 करोड़ परिगणित किया गया है। सीएचपीटी का यह तर्क कि रू0 5 करोड़ के परिगणित बकाया को पूरा करने में उसे लम्बा समय (पाँच वर्ष) लगेगा यदि 100 लाख टन कार्गो प्रतिवर्ष प्रहस्तन की स्थिति के आधार पर विशेष दर रू0 1 प्रति टन निर्धारित की जाती है। पत्तन ने बकाया देयता को लगभग 3 वर्षों की कम अवधि के भीतर पूरा करना चाहता है।
- (घ). वर्ष 2008-09 से 2010-11 के दौरान सीएचपीटी के कार्गो प्रहस्तन प्रभाग द्वारा प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित 460.42 लाख टन के एकत्रित कार्गो थ्रुपुट को देखते हुए, पत्तन उक्त तीन वर्षों की अवधि के दौरान औसतन लगभग 153.50 लाख टन प्रतिवर्ष प्रहस्तन कर सकता है। विशेष दर वसूल किए जाने की अवधि तक 153.50 लाख टन प्रतिवर्ष की औसत मात्रा के अनुमान की बजाय 100 लाख टन प्रतिवर्ष के कार्गो थ्रुपुट की गणना किए जाने के लिए पत्तन द्वारा कोई कारण नहीं भेजा गया है। स्वीकार्यतः, हुक प्वाइंट से सीधे आपूर्ति किए जाने वाले अथवा सीएचपीटी लेबर का इस्तेमाल किए बिना सीधे नौभरित किए जाने वाले अनुमोदित कार्गो को पत्तन द्वारा अलग रखा गया है।
- (ङ). सीएचपीटी इस स्थिति में है कि वह अनुमानित 100 लाख टन प्रतिवर्ष पर रू0 1/- प्रति टन की विशेष दर वसूल करते हुए लगभग साढ़े तीन वर्षों की छोटी-सी अवधि के भीतर रू0 3.60 करोड़ की (संशोधित) अनुमानित

बकाया देयता को पूरा कर सकता है। इसलिए, इस प्राधिकरण द्वारा अंतरिम व्यवस्था के रूप में अनुमोदित रू० 1/- प्रति टन की परस्पर सहमत दर तब तक जारी रखी जा सकती है जब तक पत्तन द्वारा (संशोधित) बकाया देयता को पूरा नहीं किया जाता है। पत्तन वेतन संशोधन लागू होने के शीघ्र पश्चात वास्तविक बकाया देयताओं की परिगणना करेगा और पहले की जा चुकी वसूली और वसूल किए जाने वाले बकाया की स्थिति के बारे में इस प्राधिकरण को सूचित करेगा, ताकि लेवी को रोकने के लिए समाप्ति तारीख वास्तविक रूप में निर्धारित की जा सके। यह दोहराया जाता है कि सीएचपीटी को रू० 1 प्रति टन के विशेष प्रभार की लेवी के लिए मामला सं. टीएमपी/34/2007-सीएचपीटी में 22 फरवरी, 2008 को अधिसूचित आदेश दिनांक 12 फरवरी, 2008 के अनुच्छेद सं. 6 में निर्धारित विनिर्दिष्टों का अनुपालन करना चाहिए।

(च). पत्तन कामगारों के वेतन और भत्तों के संबंधित संशोधन का सही प्रभाव, समय दरों में अब महसूस किया जा सकता। विशेष प्रभार को तब तक नहीं बनाए रखी जा सकती जब तक मजदूरी संशोधन का प्रभाव इस प्राधिकरण के अनुमोदन से दरमान में शामिल नहीं किया जाता है। यह प्राधिकरण अविनिर्दिष्ट अवधि के लिए विशेष प्रभार की लेवी को बनाए रखने की स्थिति में नहीं हो सकता। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, सीएचपीटी वेतन संशोधन के लागू होने के तत्काल पश्चात अवधि जब तक विशेष दर जारी रहेगी, निर्धारित करने के लिए जरूरी ब्योरे भेजेगा। तथापि, यह सीएचपीटी पर है कि वह मजदूरी संशोधन के लागू होने के पश्चात दरों की निर्धारित समीक्षा का प्रस्ताव करे, यदि मजदूरी संशोधन का प्रभाव अब सुविचारित वित्तीय माडल को पर्याप्ततः संशोधित करता है।

- (x). निकासी और अग्रेषण प्रचालनों के लिए मौजूदा प्रभारों में मान-2 (ख) में निर्धारित बल्क कार्गो, अयस्क और टिम्बर/लट्टों के लिए प्रति टन लेवी शामिल है। सीएचपीटी ने उपयोक्ता असोसिएशनों द्वारा कही गई इस बात को स्वीकार किया है कि टिपर्स द्वारा अंतरण क्षेत्र में प्राप्त बल्क कार्गो बिना लेबर आवश्यकता वाली अभियांत्रिक प्रणाली द्वारा उतारे जाते हैं। तथापि, सीएचपीटी मौजूदा प्रणाली को तब तक जारी रखना चाहता है जब तक सभी संबंधितों, विशेषतः लेबर यूनियनों के साथ विचार-विमर्श कर संशोधित पद्धति को अंतिम रूप नहीं दिया जाता है। अतः मौजूदा व्यवस्था कुछ समय के लिए जारी रह सकती है और सीएचपीटी को 6 महीनों के भीतर उसके द्वारा इस संबंध में उठाए गए कदमों की जानकारी देनी होगी।

- (xi). सी एंड एफ प्रचालनों के लिए पीस दर प्रोत्साहन की लेवी पर शासित वर्तमान शर्तें अनुमान आधार पर अग्रिम में पीस दर की वसूली निर्धारित करती हैं और ऐसे वसूल किए गए अग्रिम को सुपुर्दगी/प्राप्ति प्रचालनों के पूरा होने के पश्चात वास्तविक पीस दर से समायोजित किए जाने की अपेक्षा की जाती है।

अग्रिम के वास्तविक पीस दर से समायोजित किए जाने की आवश्यकता इस आधार पर विभाजित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है कि पत्तन एकसमान दर वसूल करेगा। जैसाकि पीस दर भुगतान उत्पादकता पर निर्भर करती है, यह स्पष्ट नहीं है कि सीएचपीटी एकसमान दर और उसपर अपफ्रंट कैसे वसूल कर सकता है। शर्त सं. 3 के लिए प्रस्तावित संशोधन शर्त सं. 2 के साथ उपयुक्त प्रतीत नहीं होता है क्योंकि कार्गो की सुपुर्दगी/प्राप्ति के पूरा होने के पश्चात पीस दर प्रोत्साहन के संबंध में, जिसमें बदलाव किए जाने का प्रस्ताव नहीं किया गया है। अतः मौजूदा शर्त सं. 3 बिना किसी समायोजन के जारी रहेगी।

- (xii). सी एंड एफ प्रचालन के लिए उपयोक्ताओं द्वारा उस कार्गो के लिए कोई प्रभार देय नहीं है जो सीएचपीटी के नियंत्रणाधीन किसी लेबर का इस्तेमाल किए बिना हुक प्वाइंट से सीधे आपूर्ति अथवा नौभरित किया जाता है, जब कभी पत्तन कार्गो की सीधे सुपुर्दगी/सीधे नौभरण की अनुमति देता है। आदेश दिनांक 25-1-2007 द्वारा सीएचपीटी और हिन्दुस्तान चेम्बर ऑफ कॉमर्स (एचसीसी) से संदर्भों का निपटान करते समय इस प्राधिकरण द्वारा स्पष्ट किए गए हुक प्वाइंट प्रेषण के लिए सी एंड एफ प्रभार लेवी के बारे में शर्त सं. 7 इस संबंध में स्थिति नहीं दर्शाती है, बावजूद इसके कि उक्त शर्त को उपयुक्ततः संशोधित करने के लिए सीएचपीटी से अनुरोध किया गया था।

- (xiii). (क). सामान्य कार्गो और अन्य कार्गो की सुपुर्दगी/प्राप्ति प्रचालनों के बारे में प्रति टन लेवी के लिए मौजूदा व्यवस्था में प्रावधान है। इस प्रति टन लेवी के अलावा, अंतरण क्षेत्र में कार्गो विशेष के एकत्रीकरण के बारे में पत्तन द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए रू० 4/- प्रति टन की प्रस्तावित दर सहमत प्रस्ताव होना बताया गया है। पत्तन ने पुष्टि की है कि अंतरण क्षेत्र में कार्गो के एकत्रीकरण की गतिविधि सुपुर्दगी/प्राप्ति प्रचालनों में शामिल नहीं हैं। रू० 4/- प्रति टन की प्रस्तावित दर के लिए लागत औचित्य के संबंध में एक प्रश्न पर सीएचपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण से, यह प्रकट होता है कि अंतरण क्षेत्र में कार्गो के एकत्रीकरण में शामिल गतिविधियां सी एंड एफ प्रचालन की सेवा में शामिल गतिविधियों के समान हैं जिसके लिए रू० 4/- प्रति टन की पीस दर पहले से निर्धारित है।

हालांकि इस संबंध में कुछ उपयोक्ताओं ने आपत्ति भी उठाई थी, सीएचपीटी ने स्पष्ट रूप से कहा है कि उपयोक्ता प्रस्तावित प्रासंगिक शर्त से सहमत थे जोकि 6-10-2006 को उपयोक्ताओं के साथ सीएचपीटी द्वारा की गई बैठक के कार्यवृत्त से प्रमाणित होता है। चूंकि पीस दर भुगतान उत्पादकता पर निर्भर करता है, इसलिए रू० 4/- प्रति

टन की एकसमान दर वसूल करने के लिए सीएचपीटी को अधिकृत करना सही नहीं होगा। अतः सीएचपीटी को वास्तविक पीस दर वसूल करने के लिए अधिकृत किया जाता है।

(ख). जैसाकि पहले बताया गया है, पत्तन ने बताया है कि वह उपयोक्ताओं के अनुरोध पर, घाट से सीधे नौभरण के लिए, घाट पर कोबल पत्थरों जैसे उतराई कार्गो के लिए दो मजदूरों की आपूर्ति करता है। पत्तन निर्धारित दरों पर दो मजदूरों की आपूर्ति करता है। पत्तन निर्धारित दरों पर दो मजदूरों के लिए मजदूरी वसूल करता है। पत्तन का प्रस्ताव इस व्यवस्था को दरमान में शामिल करने के लिए है। चूंकि निर्धारित मजदूरी पत्तन द्वारा मजदूरों की आपूर्ति के लिए वसूल की जाती है और उपयोक्ताओं द्वारा मजदूरों की सेवा प्राप्त करना वैकल्पिक है और इस बात को ध्यान में रखते हुए कि सीएचपीटी सी एंड एफ लेवी वसूल नहीं करता है, जैसाकि इसके द्वारा पुष्टि की गई है, मौजूदा व्यवस्था को इसे दरमान में शामिल करते हुए औपचारिक रूप दिया जाता है, जैसाकि पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया गया है।

मजदूरी की आपूर्ति के लिए प्रासंगिक शर्त में उल्लिखित मजदूरी की दर मजदूरी की श्रेणी के लिए अनुमोदित मजदूरी की दर दर्शाने के लिए संशोधित किया जाता है।

- (xiv). उपयोक्ताओं ने सीएचपीटी द्वारा सेवा के न्यूनतम स्तरों और पत्तन की ओर से लापरवाही के कारण नुकसानों की लागत को पूरा करने का प्रावधान सुनिश्चित करने के लिए एक शर्त निर्धारित करने का सुझाव दिया था। यह सुझाव विंच ड्राईवर जैसे अप्रशिक्षित मजदूर की तैनाती पर निर्गत होता है। उल्लेखनीय है कि उपयोक्ताओं ने इस बात को स्वीकार किया है कि इस प्रकार की तैनाती तब की जाती है जब विंच ड्राईवर की श्रेणी में कमी आती है। जैसाकि सीएचपीटी द्वारा स्पष्ट किया गया है, पोतों के शीघ्र घुमाव समय और कार्गो उत्पादकता को सुनिश्चित करने के लिए, जोकि उपयोक्ताओं के लिए लाभदायक होते हैं, प्रचालनात्मक आकस्मिकताओं के मद्देनजर पत्तन द्वारा ऐसी तैनाती की जाती है। सीएचपीटी ने माना है कि वह करता है और तब मजदूर को पुनः तैनात करता है। मजदूरों को मजदूरी के भुगतान के बारे में मद्रास चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (एमसीसीआई) द्वारा कही गई बात के संबंध में, जब उन्हें विंच प्रचालन में तैनात किया जाता है, यह उल्लेखनीय है कि उपयोक्ता पत्तन द्वारा अनुसरित लेबर तैनाती की आंतरिक व्यवस्था के बावजूद प्राप्त की गई सेवा के लिए भुगतान करता है। यदि कोई तैनात कामगार विंच प्रचालन नहीं करता है तो स्वाभाविक तौर पर उपयोक्ताओं को मजदूरी लागत अदा करने की जरूरत नहीं होनी चाहिए। इस स्थिति के होते हुए भी, सीएचपीटी यह सुनिश्चित करे कि श्रेणियों की अदलाबदली से उत्पादकता और सुरक्षा आवश्यकताएं क्षीण न हों।
- (xv). जैसाकि पहले बताया गया है, नौभरण गतिविधि और सी एंड एफ प्रचालनों के लिए मौजूदा लेवी की विस्तारित वैधता आदेश दिनांक 28-1-2008 द्वारा 31 मार्च, 2008 को समाप्त हो जाएगी। अतः नौभरण गतिविधि और सी एंड एफ प्रचालन के लिए मौजूदा लेवी की वैधता 1 अप्रैल, 2008 से बढ़ाकर नौभरण तथा सी एंड एफ प्रचालनों संबंधी संशोधित दरमान के लागू होने की प्रभावी तारीख तक की जाती है।
- (xvi). अनुमोदित दरें भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के पश्चात 31-3-2011 तक की अवधि के लिए वैध रहेगी जिसके पश्चात वैधता स्वतः ही समाप्त हो जाएगी बशर्त इस प्राधिकरण द्वारा इसे विशिष्ट रूप से बढ़ाया नहीं जाए।

11.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण दरमान और नौभरण प्रचालनों और निकासी एवं अग्रेषण प्रचालनों के लिए कार्गो प्रहस्तन कामगारों और सुपरवाइजरी स्टाफ की आपूर्ति के लिए प्रभारों की लेवी शासित करने वाली शर्त, जैसाकि **अनुलग्नक-1** रूप में संलग्न दरमान में दिया गया है, अनुमोदित करता है।

11.2. नौभरण और सी एंड एफ प्रचालन के लिए मौजूदा प्रभारों की वैधता 1 अप्रैल, 2008 से संशोधित प्रभारों के लागू होने की प्रभावी तारीख तक बढ़ाई गई मानी जाएगी।

ब्रह्म दत्त, अध्यक्ष

[विज्ञापन-III/4/143/08-असा.]

**अध्याय— VII****I. कार्गो प्रहस्तन कामगारों और सुपरवाइजरी स्टाफ की आपूर्ति के लिए प्रभार****मान 1 — नौभरण प्रचालन:**

- (1). नौभरण प्रचालनों के प्रयोजन के लिए कामगारों की विभिन्न श्रेणियों की समय दर मजदूरी निम्नवत् है:

क्र.सं.	श्रेणी	मजदूरी दर प्रति 8 घंटे की पारी (रूपयों में)
1.	ऑन-बोर्ड सुपरवाइजर	921.20
2.	टैली क्लर्क	801.30
3.	टिंडल	626.00
4.	मैस्टरी	600.27
5.	विच ड्राइवर	575.30
6.	सिग्नल मैन	566.60
7.	मजदूर	646.60

- (2). नौभरिकों को लेबर की प्राप्ति से पहले नौभरण प्रचालनों के लिए समय दर मजदूरी और मजदूरी पर 192 प्रतिशत लेवी प्रभार अदा करने होंगे।
- (3). (क). खंड (ii) में उल्लिखित लेवी ढाँचा बैगों अथवा जम्बो बैगों अथवा पेलेटिज में चीनी सहित गेहूँ, चावल, मक्का, दालों, आदि जैसे कृषि उत्पाद के मामले में लागू नहीं होगा।  
(ख). ऐसे घटकों को नौभरण प्रचालनों के लिए कार्गो प्रहस्तन कामगारों तथा सुपरवाइजरी स्टाफ की तैनाती के लिए रु० 7.50 प्रति मी०ट० का प्रभार अदा करना होगा।
- (4). पीस-दर प्रोत्साहन वास्तविक आधार पर अलग-से भुगतान किया जाएगा।
- (5). उपयोक्ताओं द्वारा प्रभारों के भुगतान के लिए समय सीमा/पत्तन द्वारा अधिक वसूली की वापसी के साथ-साथ विलंब के लिए दंडात्मक ब्याज की लेवी इस दरमान के अध्याय-1 में निर्धारित उपबंधों द्वारा शासित होगी।
- (6). जब कभी नौभरिकों द्वारा अतिरिक्त जनशक्ति की अपेक्षा की जाती है, अभीष्ट कामगारों की श्रेणी के मामले में वास्तविक मजदूरी उनके द्वारा लेवी के अलावा देय होगी।
- (7). पीस-दर की गणना करते समय, डैटम समायोजित नहीं किया जाएगा, प्रभावी कार्य घंटों के अनुसार, अर्थात् कोई अकार्य घंटा संकल्पना नहीं होगी। डैटम बिना किसी कटौती के सम्पूर्ण पारी के लिए पूर्ण टनभार के रूप में लिया जाएगा।
- (8). पीस दर गणना और अब तक अंगीकृत अन्य प्रयोजनों के लिए भारी लिफ्ट कार्गो का टनभार 7 टन/इकाई रूप में लिया जाएगा।
- (9). गैंग में विनियुक्त मजदूर प्रचालनात्मक सुविधा के अनुसार घाट पर अथवा ऑन बोर्ड के लिए संवितरित किए जाएंगे।
- (10). मैस्ट्री की कमी के मामले में, टिंडल उसके स्थान पर तैनात किया जा सकता है। जब कभी टिंडल की कमी हो, मैस्ट्रीज को केवल उर्वरकों और अयस्क के बल्क पोतों में तैनात किए जाएंगे, जहां घाट क्रेन इस्तेमाल की जाती है (जहां विच ड्राइवरों की तैनाती नहीं हो)।
- (11). 3 हुकों तक एक रिलीवर और 3 हुक तथा अधिक के लिए 2 रिलीवर विच ड्राइवरों/सिग्नलमैन/टैली क्लर्क प्रति पारी पोत की श्रेणियों में तैनात किए जाएंगे।
- (12). 1 हुक तक एक सुपरवाइजर और 2 अथवा अधिक हुक प्रति पारी प्रति पोत के लिए 2 सुपरवाइजर।

**II. मान 2 — निकासी एवं अग्रेषण प्रचालन**

कार्गो की प्रकृति		लेवी प्रति टन (रूपयों में)
सुपुर्दगी/प्राप्ति		
(क).	सामान्य कार्गो	40.00
(ख).	बल्क कार्गो, अयस्क और टिम्बर/लट्टे	3.75

2839 GI/08-4

**शर्तें:**

1. लागू सी एंड एफ आयात आवेदनों और निर्यात आवेदनों के माध्यम से वसूल किया जाएगा। जब सी एंड एफ प्रचालनों के लिए लेबर की वास्तविक तैनाती हो और इस कार्य के लिए कोई पृथक मजदूरी वसूल नहीं की जाएगी।
2. उपर्युक्त दरों में पीस दर प्रोत्साहन शामिल नहीं है। पीस दर प्रोत्साहन की गणना सीएचपीटी द्वारा, सुपुर्दगी/प्राप्ति के पूरा होने के पश्चात और यह उपयोक्ताओं द्वारा देय है, उपर्युक्त सी एंड एफ प्रभारों के अलावा की जाएगी।
3. रू० 4/- प्रति टन की राशि सी एंड एफ प्रचालनों के लिए पीस दर प्रोत्साहन के लिए उपर्युक्त के अलावा अग्रिम रूप में वसूल की जाएगी जिसे सीएचपीटी द्वारा परिगणित वास्तविक पीस दर से समायोजित किया जाएगा। वापसी/भुगतान के लिए समय सीमा और विलंब के मामले में दंडात्मक ब्याज का भुगतान इस दरमान के अध्याय- 1 में सामान्य शर्त में टीएमपी द्वारा यथा निर्धारित रूप में लागू होगा।
4. जब कभी नौभरिकों द्वारा अतिरिक्त जनशक्ति की अपेक्षा की जाती है, अभीष्ट कामगारों की श्रेणी के मामले में वास्तविक मजदूरी उनके द्वारा लेवी के अलावा देय होगी।
5. अंतर-कार्टिंग प्रचालनों के लिए, सी एंड एफ प्रचालन के लिए यथा लागू समान दरें वसूल की जाएंगी। प्रभार सेवा प्रदान करने से पहले अदा करने होंगे।
6. सामान्य कार्गो के प्राप्ति सुपुर्दगी कार्य के लिए गैंगों को विभिन्न बिन्दुओं पर तैनात किया जाएगा और दी गई पारी में विभिन्न नियोक्ताओं के लिए कार्य करेगा। तथापि, बैग कार्गो के लिए 4 मजदूरों का पृथक गैंग पारी अनुभाग को पूर्व सूचना देते हुए नियोक्ता से अनुरोध पर तैनात किया जाएगा।
7. जहां कहीं सीएचपीटी ने सीधे सुपुर्दगी/सीधे नौभरण की अनुमति दी हो, ऐसी गतिविधि के लिए सी एंड एफ प्रचालन संबंधी प्रभार देय नहीं है, जोकि हुक प्वाइंट से सीधे सुपुर्द किया जाता है अथवा सीएचपीटी के नियंत्रणाधीन किसी लेबर का बिना इस्तेमाल किए सीधे नौभरित किया जाता है जिसकी तैनाती की लागत इस दरमान में किसी अन्य प्रभार द्वारा वसूल की जाती है।

III. (1). कोबल पत्थरों, कट पत्थरों, बेरीट्स, मैगनीज अयस्क, फेलस्पर, नीली धातु आदि के मामले में और कोई अन्य शुष्क बल्क कार्गो जिसे नौभरण से पहले अंतरण क्षेत्र में इकट्ठा करने की आवश्यकता होती है, अंतरण क्षेत्र में भंडारित कार्गो के लिए निम्नलिखित प्रभार देय है। तथापि, ये प्रभार देय नहीं हैं यदि ये कार्गो लाइसेंसशुदा प्लॉट में भंडारित किए जाते हैं।

(i). वास्तविक पीस दर।

(ii). दो मजदूरों के लिए रू० 1293.20 की दर से मजदूरी। उपर्युक्त प्रभार सीएचपीटी अथवा इसके द्वारा अधिकृत अधिकारियों द्वारा यथा प्रमाणित वास्तविक क्षमता पर ईए आवेदनों के माध्यम से देय हैं। यदि अतिरिक्त मजदूरों की अपेक्षा की जाती है तो रू० 646.60 प्रति मजदूर की दर से अतिरिक्त पृथक प्रभार अदा करने होंगे।

(2). मजदूरी संशोधन बकाया देयता को पूरा करने के लिए आरक्षित निधि तैयार किए जाने हेतु, सभी आयात और निर्यात आवेदनों में रू० 1 प्रति टन का विशेष प्रभार वसूल किया जाएगा, जहां कहीं कार्गो ग्रहस्तन प्रभाग कामगार तैनात किए जाते हैं।

-----

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

Mumbai, the 22nd July, 2008

**No. TAMP/34/2007-CHPT.**— In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal from the Chennai Port Trust for revision of stevedoring and Clearing and Forwarding levy as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports****Case No. TAMP/34/2007 – CHPT**

The Chennai Port Trust

---

Applicant

**ORDER**(Passed on this 3<sup>rd</sup> day of July 2008)

This case relates to a proposal dated 5 June 2007 received from Chennai Port Trust (CHPT) for revision of Stevedoring and Clearing & Forwarding (C & F) levy.

2.1. This Authority vide its Order dated 22 October 2003 had approved levy for stevedoring activity for a period of 2 years from the date of the Notification of the Order. This Order was notified in the Gazette of India on 7 November 2003. Accordingly, the initial validity of the rates of stevedoring levy had expired on 6 November 2005.

2.2. The general revision proposal of CHPT which was decided by this Authority in March 2006 included review of the existing stevedoring levy. During the proceedings of the general revision proposal, the CHPT in consultation with the users proposed to file a separate proposal for this activity and requested for continuance of existing arrangement. This Authority, therefore, extended the validity of the existing levy for stevedoring activity for a period of one year with effect from 7 November 2005.

2.3. The validity of the existing levy for stevedoring activity was extended from time to time and the latest extension is upto 31 March 2008 vide Order dated 28 January 2008.

3. The main points made by CHPT in its proposal are summarized below:

- (i). The actuals paid to the workers are more than what is collected from users. This difference is on account of periodical increase in Dearness Allowance and annual increment given to the workers. Hence, to offset the difference revision has been proposed in the stevedoring levy.
- (ii). The CHPT has discussed the proposal with users during the meeting held on 6 September 2006 and 6 October 2006 and the proposal is reported to be a consensus proposal. The CHPT vide its letter dated 6 July 2007 has furnished a copy of the minutes of the meeting held with the port users on 6 October 2006.
- (iii). The port has reported that the users have agreed to the actual increase in total wages up to 30 September 2006. It is also reported that 5% buffer along with increase with prospective effect was agreed by the users.

4.1 The proposals of the CHPT are given below:

- (i). Increase sought by the CHPT in time rate wages of different categories of workers prescribed in Scale 1 of Chapter VII of the CHPT Scale of Rates is given in the following table:

Sr. No.	Category	Proposed percentage increase
1.	On-Board supervisor	27%
2.	Tally clerk	28%
3.	Tindal	22%
4.	Maistry	16%
5.	Winch Driver	17%
6.	Signalman	16%
7.	Mazdoor	26%

[The percentage increase shown above is an updated position conveyed subsequently by CHPT vide its letter dated 25 September 2007 with reference to

variable Dearness Allowance as of July 2007 at 71.1% as against 67.40% considered in the proposal dated 5 June 2007.]

- (ii). To collect a sum of Rs.2/- per tonne to recover the arrears in the wages for the period from the date of effect of wage revision till the date the revised wages are incorporated in the Scale of Rates by TAMP. This charge is proposed to be collected from the date of approval of the present proposal of CHPT.

- (iii). The CHPT has proposed the following (new) conditionality under Scale 2 of Chapter VII relating to Clearing and Forwarding Operations:

"In case of Cobble Stones, Cut Stones, Barytes, Manganese Ore, Felsper, Blue Metals, etc., and any other dry bulk cargo which requires aggregation at the transit area prior to shipment, the port has proposed to collect the following charges payable towards the cargo stored in the transit area. If the cargo is stored in the licensed plot, the proposed charges are not leviable by the port.

- (a). Rs.4/- per tonne.  
(b). Wages at Rs.1026.34 for 2 Mazdoors.

The above charges are payable through export applications on the actual quantity as certified by the CHPT or officials authorised by it. In case additional mazdoors are required, separate charges are to be paid extra at Rs 513.17 per Mazdoor.

4.2 CHPT has stated that the proposal has been approved by its Board of Trustees.

5.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the CHPT proposal was forwarded to the concerned user organisations for their comments.

5.2. The comments of the user organizations were forwarded to the CHPT as feedback information. The CHPT has responded to the comments of few user organisations.

6. On a preliminary scrutiny of the proposal, it was found that additional information/clarifications are required from CHPT on various points. The additional information / clarifications sought by us and the response of CHPT are tabulated below:

Sr. No.	Queries raised by us	Response of CHPT
(i).	CHPT may consider to include review of the existing charges for stevedoring operations in the general revision proposal (to be) filed by CHPT for the tariff cycle beyond 31 March 2008 so that a comprehensive assessment could be made and the validity of the (reviewed) charges for stevedoring operations and C&F operation will be co-terminus with the Scale of Rates for the CHPT as a whole for the future tariff cycle.	The revision of the stevedoring and C&F levy is in the final stages. The users have given their consent. TAMP has already conducted a joint hearing on 28.01.2008. Hence it may be appropriate to consider the present proposal and pass Orders.  The CHPT has taken note of the suggestion to merge this revision of the stevedoring and C&F levy with the general revision proposal and will implement it from the next revision.
(ii).	Detailed cost statements in the prescribed format for stevedoring operations and Clearing & Forwarding operations separately and consolidated cost statement for the Cargo Handling Division (CHD) as a whole giving the actuals for the period 2003-04 to September 2007 and estimates for the period October 2007	No separate cost sheet is prepared in the prescribed format for this activity. After merger of Cargo Handling Division (CHD) with CHPT in 2001-02, no separate annual accounts are prepared for CHD. However, separate income and expenditure codes for CHD are created and accordingly, the income and expenditure are accounted.



	to the year 2010-11 with detailed workings may be furnished.	<p>The Year wise income and expenditure are furnished below:</p> <p style="text-align: right;">(Rs. in lakhs)</p> <table><tr><th rowspan="2">Year</th><th colspan="2">Direct Operating Income (Actuals)</th><th rowspan="2">Total Operating Income (Actuals)</th><th rowspan="2">Direct Operating Expenditure (Actuals)</th><th rowspan="2">Operating Surplus (Actuals)</th></tr><tr><th>Levy</th><th>Stevedoring levy</th></tr><tr><td>2003-04</td><td>434.57</td><td>2354.78</td><td>2789.35</td><td>2270.75</td><td>518.60</td></tr><tr><td>2004-05</td><td>281.34</td><td>3182.94</td><td>3464.28</td><td>2245.52</td><td>1218.76</td></tr><tr><td>2005-06</td><td>365.60</td><td>3288.36</td><td>3651.86</td><td>2421.54</td><td>1230.42</td></tr><tr><td>2006-07</td><td>358.28</td><td>3527.28</td><td>3885.58</td><td>2363.82</td><td>1521.74</td></tr><tr><td>Total</td><td>1439.79</td><td>12351.36</td><td>13791.15</td><td>9301.63</td><td>4489.52</td></tr><tr><td>Revised Estimate (2007-08)</td><td>405.70</td><td>3994.30</td><td>4400.00</td><td>2525.54</td><td>1874.46</td></tr><tr><td>Budget Estimate (2008-09)</td><td>424.16</td><td>4175.84</td><td>4600.00</td><td>2762.10</td><td>1927.90</td></tr></table> <p>Note: The Income &amp; Expenditure particulars given above are only Direct Income and Direct Expenditure and do not include apportionment of overheads, Financial &amp; Miscellaneous Income.</p>	Year	Direct Operating Income (Actuals)		Total Operating Income (Actuals)	Direct Operating Expenditure (Actuals)	Operating Surplus (Actuals)	Levy	Stevedoring levy	2003-04	434.57	2354.78	2789.35	2270.75	518.60	2004-05	281.34	3182.94	3464.28	2245.52	1218.76	2005-06	365.60	3288.36	3651.86	2421.54	1230.42	2006-07	358.28	3527.28	3885.58	2363.82	1521.74	Total	1439.79	12351.36	13791.15	9301.63	4489.52	Revised Estimate (2007-08)	405.70	3994.30	4400.00	2525.54	1874.46	Budget Estimate (2008-09)	424.16	4175.84	4600.00	2762.10	1927.90
Year	Direct Operating Income (Actuals)			Total Operating Income (Actuals)	Direct Operating Expenditure (Actuals)				Operating Surplus (Actuals)																																											
	Levy	Stevedoring levy																																																		
2003-04	434.57	2354.78	2789.35	2270.75	518.60																																															
2004-05	281.34	3182.94	3464.28	2245.52	1218.76																																															
2005-06	365.60	3288.36	3651.86	2421.54	1230.42																																															
2006-07	358.28	3527.28	3885.58	2363.82	1521.74																																															
Total	1439.79	12351.36	13791.15	9301.63	4489.52																																															
Revised Estimate (2007-08)	405.70	3994.30	4400.00	2525.54	1874.46																																															
Budget Estimate (2008-09)	424.16	4175.84	4600.00	2762.10	1927.90																																															
(iii).	Actual traffic for the period 2003-04 to 2007-08 (upto September 2007), and estimated traffic till 2010-11 with cargo wise break-up for stevedoring operations and C&F operations may be furnished.	<p>The actual traffic handled is given below:</p> <p style="text-align: right;">( In Lakh Tonnes)</p> <table><tr><th>Year</th><th>Actual Traffic</th></tr><tr><td>2003-04</td><td>97.72</td></tr><tr><td>2004-05</td><td>138.49</td></tr><tr><td>2005-06</td><td>142.56</td></tr><tr><td>2006-07</td><td>163.46</td></tr><tr><td>April 2007 to September 2007</td><td>67.88</td></tr></table> <p style="text-align: right;">( In Lakh tonnes)</p> <table><tr><th>Year</th><th>Estimated Traffic</th></tr><tr><td>October 2007 to March 2008</td><td>71.26</td></tr><tr><td></td><td><u>Total</u> 71.26</td></tr><tr><td>2008-09</td><td>146.07</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>153.35</td></tr><tr><td>2010-11</td><td>161.00</td></tr><tr><td>Total</td><td>460.22</td></tr></table> <p>(The list does not segregate the cargo for stevedoring operations and C&amp;F Operations)</p>	Year	Actual Traffic	2003-04	97.72	2004-05	138.49	2005-06	142.56	2006-07	163.46	April 2007 to September 2007	67.88	Year	Estimated Traffic	October 2007 to March 2008	71.26		<u>Total</u> 71.26	2008-09	146.07	2009-10	153.35	2010-11	161.00	Total	460.22																								
Year	Actual Traffic																																																			
2003-04	97.72																																																			
2004-05	138.49																																																			
2005-06	142.56																																																			
2006-07	163.46																																																			
April 2007 to September 2007	67.88																																																			
Year	Estimated Traffic																																																			
October 2007 to March 2008	71.26																																																			
	<u>Total</u> 71.26																																																			
2008-09	146.07																																																			
2009-10	153.35																																																			
2010-11	161.00																																																			
Total	460.22																																																			
(iv).	The estimated cargo throughput which may require aggregation at the transit area for the years 2008-09 to 2010-11.	The CHPT is not in a position to assess at this stage.																																																		
(v).	As per Clause 2.6.2 of the revised tariff guidelines it is necessary to regularly adjust manning scales / datum after due process of law. Clause 4.7.3. of the revised tariff guidelines requires all the major ports to revise the datum and rates of piece rate scheme from time to time in terms of the national wage settlements. The CHPT may also refer to the paragraph 9(iii) of Order dated 22 October 2003 passed by this Authority advising CHPT to initiate action to periodically rationalize the datum for different commodities in terms of the provisions contained in the national level wage agreement. In this context, the following details may	The manning Scale was last revised on 2 February 2002.																																																		

2839 GI/08-5

	<p>be furnished:</p> <p>(a). When the manning Scale for stevedoring operations was last revised</p> <p>(b). A statement showing a comparative position of the manning scale for various commodities existing now after revision, if any, of manning scale, and the position existed at the time when the charges for stevedoring operations were fixed by this Authority in October 2003.</p> <p>(c). The stipulations made in Wage Negotiation Agreement with reference to revision of Datum for different commodities.</p> <p>(d). Action taken by CHPT to periodically rationalize the datum for different commodities adopted for payment of piece rate.</p>	<p>No changes have been effected after 2002. (The CHPT has furnished a copy of the statement showing manning scale/ datum/ piece rate).</p> <p>This will be discussed with the stevedores / Unions.</p>
(vi).	<p>(a). Confirmation that the percentages of VDA adopted by CHPT for quantifying the increase for the period September 2006 to June 2007 are at actuals.</p> <p>(b). The basis for adopting the percentages of VDA for the period October 2007 to August 2008.</p>	<p>The percentages of VDA adopted for quantifying the increase for the period from September 2006 to June 2007 are at actuals.</p> <p>An average of 1.48% per quarter has been applied by taking the average of difference between the VDA percentage as on 10/2006 and 07/2007.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;"> <math display="block">\frac{71.10\% - 65.20\%}{4 \text{ Quarters}} = 1.48\%</math> </div>
(vii).	<p>The CHPT has proposed to continue with the percentage levy at the existing level of 192% of time rate wages. In this regard, justification for continuing with the same rate of levy with reference to cost along with details of average employment per gang of cargo handling workers for each type of cargo for the last 3 years and that estimated for the next 3 years.</p>	<p>The percentage levy at the existing level of 192% of time rate wages was fixed during the merger of DLB with CHPT and the entire DLB staff have been absorbed in CHPT. The indirect expense for which the 192% levy is being collected is increasing every year. There is an increase in the indirect expenditure by 26.70% from 2002 to 2007. Hence, the 192% levy may be retained.</p>
(viii).	<p>In the case of agricultural produce, a charge of Rs.7.50 per MT for deployment of cargo handling workers and supervisory staff for stevedoring operations was approved in October 2003. CHPT has not proposed revision in the existing charge of Rs.7.50 per MT. The CHPT to clarify how it is proposed to meet the increase in wages in respect of manpower deployed for stevedoring operations of agricultural produce.</p>	<p>To encourage export/ import of agricultural produce, it is proposed to maintain the existing rate of Rs.7.50 per MT for deployment of cargo handling workers and supervisory staff for stevedoring operations.</p> <p>Hence no revision has been proposed.</p>
(ix).	<p>The reason for the proposed deletion of the existing conditionality No.6 governing recovery of actual wages for deployment of additional manpower may be clarified. CHPT</p>	<p>The existing conditionality no.6 governing recovery of actual wages for deployment of additional manpower has been deleted under Scale 1 and specifically given under Scale 2 with specific rates for levy. This has been done with the consent of the users.</p>

	has proposed to maintain the existing identical conditionality under Scale 2 – Clearing & Forwarding Operations.	
(x).	The CHPT may specify the "other purposes" for which tonnage of Heavy Lift Cargo will be taken as 7 tonnes per unit for calculation of piece rate as mentioned in the proposed condition No. 7.	The other purposes refer to statistical purposes of CHPT.
(xi).	The existing conditions (ix) to (xii) appear to be relating to operational procedure in deployment of manpower for stevedoring operations. Therefore, it may not be necessary to include the above said conditions in the Scale of Rates.	These are shown to make it known to the users and for collection of the levy accordingly.
(xii).	The CHPT to propose conditionality for posting of manpower as per the respective manning Scale of gang to handle the respective category of cargo.	The revision of the manning scales is being discussed with the trade unions and stevedores. After the revised manning scale is finalised, the same will be incorporated in the SOR.
(xiii).	<p>With reference to the proposed additional levy of Rs.2 per tonne, towards provision for wage revision CHPT may furnish / clarify the following:</p> <p>(a). A suitable conditionality in this regard.</p> <p>(b). Workings for the extent of liability towards wage arrears estimated by CHPT at Rs.5 Crores vide its letter dated 25 September 2007 indicating the period upto which it will be recovered.</p> <p>(c). This Authority may allow upto 15% of the salary towards wage arrear liability as per the approach followed in the general revision cases of Mormugao Port Trust (MoPT), Visakhapatnam Port Trust (VPT), Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) and New Mangalore Port Trust (NMPT).</p> <p>(d). The special rate, if introduced, should be discontinued immediately on recovery of the wage arrears liability. This requires maintenance of separate account head for the purpose and regular</p>	<p>The CHPT vide its letter dated 11 April 2008 has suggested the following conditionality :</p> <p>"Note No. 9 – A Special Charge of Re 1 per tonne will be collected through all Import and Export applications, wherever cargo handling division workers are deployed (The above special charge shall be collected to recover the arrears in the wages for the period from the date of effect of wage revision till the date of revised wages are incorporated in the Scale of Rates with TAMP's approval)"</p> <p>The expenditure on this activity is around Rs.24 crores during 2006-07. By applying the anticipated wage revision impact of around 20% per annum, the same has been estimated at Rs.5 crores.</p> <p>The Authority may decide.</p> <p>The special rate will be discontinued on the outcome of wage revision and its implementation. A separate liability code will be created to credit the special levy of Re.1 per ton collected. The amount so accumulated will be adjusted against wage arrears on wage settlement.</p>

	review of the said account head. The CHPT to suggest a suitable monitoring mechanism in this regard.	
(xiv).	<p>The existing conditionality No. 3 governs levy of piece rate incentive for C&amp;F operations. In this regard the following may be clarified:</p> <p>(a). The reasons for modifying the existing conditionality.</p> <p>(b). The proposed (modified) conditionality at Sr. No. 3 under Scale- 2 (C&amp;F operations) states that the piece rate incentive of Rs.4 per tonne will be collected before rendering the service and the requirement of adjustment against the actual piece rate is proposed to be done away with. Further, as per conditionality No. 2, CHPT is required to calculate the piece rate incentive after completion of delivery / receipt of cargo. That being so, it may be clarified why the amount of Rs.4 per tonne should be collected before rendering the service.</p> <p>If the piece rate payment does not depend upon productivity, why it cannot be merged with the applicable base C&amp;F levy for general cargo or other cargo.</p>	<p>At present, the levy of Rs.4/- per tonne is collected in the IA / EA towards piece rate, though it is stated as advance. This cannot be matched with actuals. Hence, a flat rate of Rs.4/- per tonne is proposed to be collected.</p>
(xv).	With regard to providing additional manpower for stevedores, identical conditionalities have been prescribed at serial No. 6, in Scale 1 and at serial No. 4 in Scale 2 in the existing arrangement. While the CHPT has proposed to delete this existing conditionality in Scale 1, the reason for proposing to continue with this condition in Scale - 2.	The existing conditionality no.6 governing recovery of actual wages for deployment of additional manpower has been deleted under Scale 1 and specifically given under Scale 2 with specific rates for levy. This has been done with the consent of the users. [However, no specific rates of wages in respect of the category of workers towards additional man power are seen to have been furnished by the port under condition 4, Scale -2]
(xvi).	This Authority had passed an Order dated 25 January 2007 disposing of the references from CHPT and Hindustan Chamber of Commerce (HCC) and clarified on the levy of C&F charges for hook point dispatch. The proposed condition 7 in Scale -2 does not reflect the clarified position. The condition No. 7 to be suitably modified to reflect the position clarified in Order dated 25 January 2007.	Condition No. 7 has been modified as per TAMP Order dated 25 January 2007. (No modification has been effected by CHPT).
(xvii).	With reference to the proposed new conditionality at Sl.No.8 for levy of piece-rate of Rs.4 per tonne towards aggregating operation in respect of some items of cargo stored in the transit area, the following may be furnished/ clarified:	

<p>(a). In the existing Scale 2 – Clearing &amp; Forwarding operations, rates have been prescribed for activities relating to Delivery / Receipt of General Cargo / Bulk Cargo, Ore and Timber. Confirm whether the activity of aggregation of the category of cargo in transit area mentioned in the proposed new conditionality is not covered in Delivery / Receipt operations.</p> <p>(b). The activities carried out for Delivery / Receipt operations may be listed out.</p> <p>(c). What rate, if any, is being levied by CHPT for aggregation of the said cargo presently and the authority for levy of such rate.</p> <p>(d). CHPT to justify the proposed levy of Rs.4 per tonne for the activity of aggregation of cargo at transit area with cost details.</p> <p>(e). Either the conditionality proposed at Sl. No. 8 may be made comprehensive by specifying all types of cargo which may warrant aggregation at the transit area or the word "etc" included in the new conditionality to be deleted.</p>	<p>It is confirmed that the activity of aggregation at transit shed for cargoes like Barytes, Cobble stones, cut stones etc is not covered in Delivery/ Receipt operation.</p> <p>Incase of cargoes directly delivered from hook point to trucks/ lorries, no involvement of C&amp; F. Hence no C&amp;F levy is collected.</p> <p>Incase of cargoes unloaded in the transit area from hook point, the C&amp;F labour is posted for delivery. Hence C&amp;F levy is collected.</p> <p>Incase of cargo brought for direct shipment from the licensed plots to the wharf, no C&amp;F levy is collected. Incase of cargo allowed by the port to be aggregated near the wharf, the cargo is bought by vehicles and directly shipped from the wharf. Hence, no C&amp;F levy is collected.</p> <p>Incase of cargo brought, off loaded, stacked at transit sheds, shipped when the vessel is berthed, C&amp;F levy is collected as C&amp;F labour is posted.</p> <p>The rate as per the SOR is collected for the mazdoors supplied.</p> <p>(i). Cargoes like Barytes, Cobble stones, etc., are permitted to be aggregated near the wharf and the cargo is brought by vehicles, off loaded at the wharf and directly shipped from the wharf, no C&amp;F levy is collected. However, for off loading onto the wharf, parties require two mazdoors and the port supplies them and the charges are collected later as per the SOR. Since the parties bringing the cargo request for posting two mazdoors, it is proposed to include it in the SOR.</p> <p>(ii). As regards the rate of Rs.4/- per ton, the same is towards piece rate on the same analogy of C&amp;F piece rate as the activities are similar. This is in consensus with the users.</p> <p>As suggested by TAMP, the word "etc" will be deleted. Any new cargo warranting aggregation in the transit area shall be included with the approval of Board.</p>
---	---

2839 GI/08-6

(xviii).	The CHPT in its response to the comments of the users on the proposal vide its letter dated 25 September 2007 has, inter alia, stated that it will impose the Clearing & Forwarding Levy in respect of the handling of cargo received at the transit area by means of mechanical devices and which does not employ labour till it resolves the issue in discussion with the stake holders. In this regard, CHPT to clarify whether this approach of CHPT is in line with the proposed conditionality No. 1, which stipulates CHPT to recover labour charges when there is actual deployment of labour for C&F Operations.	When cargo is off-loaded entirely by mechanical means like tippers, no C&F labour is posted. However, when the cargo is brought by lorries and tippers, C&F labour is required to be posted and the labour charges are recovered only for the actual deployment for the C&F operations.
----------	---	---

7. A joint hearing in this case was held on 28 January 2008 at the premises of the CHPT. At the joint hearing, the CHPT and the user organisations have made their submissions.

8.1 Since the basic charges are continued to be derived based on the existing wage structure which is reportedly already due for revision retrospectively, the proposal of the CHPT for introducing a special charge to build up reserves to meet the wage revision arrears was found to have merit. Since CHPT had not furnished the financial analysis showing the surplus / deficit position in the stevedoring activity and the estimated financial liability on account of the impending wage revision, it was not possible to decide upon the rate proposed by the port. Since the wage revision is reported to be already due from 1 January 2007, any delay in introducing the special charge may only push up the uncovered wage arrears to be recovered at a later stage, it was found reasonable to introduce immediately the agreed rate of Re.1/- per tonne as an interim arrangement.

8.2 An Order dated 12 February 2008 was passed approving a special charge of Re.1/- per tonne at the CHPT as an interim arrangement, subject to passing of the final Order on the proposal of CHPT. This Order was notified in the Gazette of India on 21 February 2008 and has come into force with effect from 28 February 2008.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

10. With reference to the totality of information collected during processing of this case, the following position emerges:

- (i). The CHPT does not undertake direct stevedoring services. The licensed stevedores provide such services by engaging the cargo handling workers from the port. The CHPT, therefore, levies charges for supply of workers for cargo handling operations.
- (ii). The ceiling rates prescribed in the Order dated 22 October 2003 for recovery of time rate wages for supply of workers for stevedoring operations and per tonne levy for supply of workers for C&F operations, were based on the then prevailing wage cost. With efflux of time, the actual salary paid to the workers is reported to be more than the amount collected from the users. The proposal before this Authority is for revision of time rate wages for supply of workers for stevedoring operations to off-set the periodical increase in salary levels.

- (iii). The tariff guidelines stipulate regular adjustment of manning scales for different commodities and operations. Likewise, datum for different commodities adopted for piece rate scheme requires to be rationalized in terms of National Wage Settlements. Reportedly, the CHPT is confronted with the legal issues in the implementation of the Award of the National Tribunal. As the CHPT is already engaged with the concerned parties in this regard, the port is advised to expedite the process of settlement of the issues so that the manning scales are revised and the datum for different commodities adopted for payment of piece rate are rationalized by it before next review of the relevant Scale of Rates. Some of the users who had earlier raised the issue of revision of datum and manning scale, have perhaps realized the sensitivities and legal issues involved in this matter and the steps taken by the port and conveyed at the hearing that they do not press their earlier demand. They have, however, rightly called for discontinuance of notional labour bookings.
- (iv). The estimates of financial / cost details for the years 2007-08 and 2008-09 in respect of the Cargo Handling Division of the port furnished by it are incomplete. Therefore, it is found not possible to ascertain the financial position of the Cargo Handling Division for the above said two years. Since the proposal is to offset the increase in wage rate, the proposal is analysed placing reliance on the change in the wage structure reported by the port without going into the activity based cost analysis. The CHPT should maintain necessary cost details pertaining to this activity so that cost statements in the prescribed format can be filed during the next review of tariff for stevedoring operations and clearing & forwarding operations.
- (v). The original proposal of the CHPT is based on the actual increase in total wages upto September 2006 taking into account the escalation in wages for the next two years till August 2008. Subsequently, the CHPT vide its letter dated 25 September 2007 modified the rates of variable Dearness Allowance based on the actuals prevailing as of July 2007 which has the effect of increasing the time rate wages by 2% to 3% for each category of worker when compared with the original proposal. Keeping in view the confirmation of the port that the modified VDA rates are at actuals and bearing in mind that the users have agreed for a buffer to accommodate future increase in variable Dearness Allowance, this Authority approves the proposed wage rates.
- (vi). As stated earlier, the CHPT collects a levy alongwith time rate wages to cover overheads. The CHPT has proposed to continue with the existing percentage levy of 192%. Information regarding overheads and details of average employment per gang of cargo handling workers have not been furnished by CHPT despite a request made in this regard. The indirect expenses are, however, stated to be increasing every year. User associations who have been consulted in this proceeding have not objected to continuation of the existing quantum of percentage levy. While this Authority approves the proposal of the CHPT to maintain the levy at the existing level, the CHPT is advised to furnish the requisite details at the time of next review of tariff for stevedoring activity for verification.
- (vii). A separate rate of Rs.7.50 per metric tonne has been prescribed in the existing tariff arrangement for deployment of cargo handling workers for stevedoring operations for agricultural produce. The manpower deployed for stevedoring operations to handle agricultural produce will also bear increase in wages, warranting increase in cost of handling agricultural produce. The CHPT has clarified that it has proposed to maintain the existing rate to encourage handling of agricultural produce at CHPT. The proposal of the port is approved.
- (viii). There is a provision in the existing arrangement relating to stevedoring operations to govern levy of charges on the stevedores whenever they require additional manpower for stevedoring operations. Actual wages corresponding to the category of workers requisitioned by the stevedores are payable to the CHPT. An

identical provision is available under the tariff arrangement prescribed for charging C&F Levy. The CHPT has proposed to delete the existing provisions prescribed under stevedoring operations. Even admitting that the proposed deletion of the existing provision has the consent of the users, as argued by CHPT, it may not be possible technically for the CHPT to apply a conditionality specific to a tariff item to another tariff item, unless so specified. No such modification to the existing provision governing C&F levy has been proposed. That being so, the existing provision prescribed at serial No. 6 under Scale 1 – Stevedoring Operations may continue.

- (ix).
- (a). As brought-out earlier, the CHPT proposal includes introduction of a special charge of Rs.2 per tonne to build up reserves to meet the liability of arrear wages on account of the impending revision of pay and allowances of port workers with effect from 1.1.2007.
  - (b). Based on the actual wages of around Rs.24 Crores for the year 2006-07 and considering the wage revision impact of 20% per annum, the CHPT has quantified the arrear liability to the tune of Rs.5 Crores.
  - (c). Following the approach adopted by this Authority to allow upto 15% of the salary towards wage arrear liability in the general revision cases of Mormugao Port Trust, Visakhapatnam Port Trust, Jawaharlal Nehru Port Trust and New Mangalore Port Trust, the admissible arrear liability to be allowed as pass through works out to Rs.3.60 Crores based on the annual wage bill of Rs.24 Crores conveyed by the CHPT. The argument of the CHPT that it will take long time (five years) to recoup the arrears quantified at Rs.5 Crores if the special charge is fixed at Re. 1 per tonne is based on the position of handling 100 lakh tonne cargo per annum. The port envisages to recoup the arrear liability within a shorter period of around 3 years.
  - (d). Looking at the aggregate cargo throughput of 460.42 lakhs tonnes estimated to be handled by the cargo handling division of CHPT during the years 2008-09 to 2010-11, the port may handle around 153.50 lakhs tonnes per annum on an average during the said period of three years. No reason is furnished by the port to reckon with the cargo throughput of 100 lakhs tonnes per annum instead of the average quantum of 153.50 lakhs tonnes per annum to estimate the period upto which the special rate will be levied. Presumably, the cargo estimated to be directly delivered from the hook point or directly shipped without the use of CHPT labour has been excluded by the port.
  - (e). The CHPT can recover the (moderated) estimated arrear liability of Rs.3.60 crore within a shorter period of about 3½ years by levying the special rate at Re.1/- per tonne on the estimated 100 lakhs tonnes per annum. The mutually agreed rate of Re.1 per tonne approved by this Authority as an interim arrangement can, therefore, continue till the (moderated) arrear liability is recovered by the port. The port should quantify the actual arrear liabilities soon after the pay revision is effected and inform this Authority about the position of collection made already and the balance to be recovered, so that the terminal date for discontinuance of the levy could be realistically fixed. It is reiterated that the CHPT should comply with the stipulations prescribed in the paragraph No. 6 of the Order dated 12 February 2008 notified on 22 February 2008 in Case No. TAMP/34/2007-CHPT for the levy of the special charge of Re.1 per tonne.
  - (f). The exact impact of the impending revision of pay and allowances of port workers, cannot be factored now in the time rates. The proposed conditionality to govern the levy of special charge appears to perpetuate the special charge till the effect of wage revision is factored in the Scale of



Rates with the approval of this Authority. This Authority may not be in a position to perpetuate levy of special charge for an unspecified period. As mentioned earlier the CHPT, immediately after the pay revision is effected should furnish necessary details to determine the period upto which the special rate should continue. It is, however, open for CHPT to propose ahead of schedule review of the rates after the wage revision is effected, if the impact of the wage revision substantially alters the financial model considered now.

- (x). The existing charges for clearing & forwarding operations include per tonne levy for bulk cargo, ore and timber / logs prescribed at Scale-2(b). The CHPT has conceded the point made by the user Associations that the bulk cargoes received at transit area by the tippers are off loaded by mechanical system not requiring labour. The CHPT, however, wants the existing system to continue till it finalizes a revised method in consultation with all concerned, particularly labour unions. The existing arrangement may, therefore, continue for the time being and the CHPT should report the steps taken by it in this regard within 6 months.

- (xi). The existing conditionalities governing levy of piece rate incentive for C&F operations prescribe collection of the piece rate in advance on estimate basis and the advance so collected requires to be adjusted against the actual piece rate after completion of delivery / receipt operations.

The requirement of adjustment of advance against the actual piece rate is proposed to be dispensed with on the ground that the port will collect a flat rate. As the piece rate payment depends on productivity, it is not clear how the CHPT can collect a flat rate and upfront at that. The proposed modification to the conditionality no.3 does not appear to be in harmony with the conditionality no.2, regarding piece rate incentive after completion of delivery / receipt of cargo, which is not proposed to be changed. Therefore, the existing conditionality no.3 may continue without any modification.

- (xii). No charge towards C&F operation is payable by the users for the cargo which is directly delivered from the hook point or directly shipped without the use of any labour under the control of CHPT, whenever the port permits direct delivery / direct shipment of cargo. The conditionality no.7 in this regard does not reflect the position regarding levy of C&F charges for hook point despatch clarified by this Authority while disposing of the references from the CHPT and Hindustan Chamber of Commerce (HCC) vide Order dated 25.1.2007, despite a request made to the CHPT to modify the said conditionality suitably. The proposed Scale of Rate is corrected to this extent.

- (xiii). (a). There is provision in the existing arrangement for per tonne levy towards delivery/receipt operations of general cargo and other cargo. In addition to this per tonne levy, the proposed rate of Rs.4/- per tonne for the services rendered by the port towards aggregation of certain cargo in the transit area is stated to be a consensus proposal. The port has confirmed that the activity of aggregation of cargo at the transit area is not covered in delivery/receipt operations. From the clarification given by the CHPT to a query regarding cost justification for the proposed rate of Rs.4/- per tonne, it appears that the activities involved in the aggregation of cargo at the transit area are similar to the activities involved in the service of C&F operation for which a piece rate of Rs.4/- per tonne is already prescribed.

Even though some users have raised an objection in this regard, the CHPT has categorically stated that the users have agreed to the proposed relevant conditionality which is evident from the minutes of the meeting held by CHPT with the users on 6.10.2006. Since the piece rate payment depends on productivity, authorizing the CHPT to collect a flat rate of Rs.

2839 GI/08-7

4 per tonne may not be correct. Therefore, the CHPT is authorised to collect actual piece rate.

- (b). As brought out earlier, the port has stated that it supplies two mazdoors for off loading cargo like cobble stones at the wharf, for direct shipment from the wharf, at the request of the users. The port collects wages for the two mazdoors at the prescribed rates. The proposal of the port is to include this arrangement in the Scale of Rates. Since the prescribed wages are collected by the port for supply of mazdoors and the availing of service of mazdoors by the users is optional and bearing in mind that the CHPT does not collect C&F levy, as confirmed by it, the existing arrangement is formalised by including it in the Scale of Rates, as proposed by the CHPT.

The rate of wages mentioned in the relevant conditionality for supply of mazdoors is modified to reflect the rate of wages approved for the category of mazdoors.

- (xiv). The users have suggested to prescribe a conditionality to ensure provision of minimum levels of service by the CHPT and cover cost of damages arising out of negligence on the part of the port. This suggestion has emanated on the reported posting of untrained mazdoor as Winch driver. Notably, the users have conceded the point that this sort of posting is done when there is shortfall in the category of Winch driver. As explained by the CHPT, such posting is done by the port keeping in view the operational exigencies to ensure quick turn around time of vessels and cargo productivity which are beneficial to the users. The CHPT has maintained that it retrains and then redeploy the mazdoor. With regard to the point made by Madras Chamber of Commerce and Industry (MCCI) about payment of wages to the mazdoors when they are posted in Winch operation it is to be noted that a user pays for the service availed irrespective of the internal arrangement of labour deployment followed by port. If no worker to perform the winch operation is posted, then, obviously, users need not pay the wage cost. Notwithstanding this position, the CHPT may ensure that interchanging of categories does not impair productivity and safety requirements.
- (xv). As stated earlier, the extended validity of the existing levy for stevedoring activity and C&F operations will expire on 31 March 2008 vide Order dated 28.1.2008. Therefore, the validity of the existing levy for stevedoring activity and C&F operation is deemed to have been extended from 1 April 2008 to the effective date of implementation of the revised Scale of Rates relating to stevedoring and C&F operations.
- (xvi). The rates approved shall remain valid for a period till 31.3.2011 after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India after which the validity will automatically lapse unless specifically extended by this Authority.

11.1. In the result, and for the reasons give above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the Scale of Rates and the conditionalities governing the levy of charges for supply of cargo handling workers and supervisory staff for stevedoring operations and clearing & forwarding operations as in the Scale of Rates attached as Annex-I.

11.2. The validity of the existing charges for stevedoring and C&F operation shall be deemed to have been extended from 1 April 2008 till the effective date of implementation of the revised charges.

BRAHMDUTT, Chairman

[ADVT-III/4/143/08-Exty.]

**CHAPTER - VII****I. Charges for Supply of Cargo Handling Workers and Supervisory Staff****Scale 1 - Stevedoring Operations:**

- (1). The time rate wages of different categories of workers for the purpose of stevedoring operations are as follows:

S. No.	Category	Wage rate per shift of 8 hours (in Rs.)
1.	On Board Supervisor	921.20
2.	Tally Clerk	801.30
3.	Tindal	626.00
4.	Maistry	600.27
5.	Winch Driver	575.30
6.	Signal Man	566.60
7.	Mazdoor	646.60

- (2). The stevedores shall pay charges comprising time rate wages and 192% levy on wages for stevedoring operations prior to the engagement of labour.
- (3). (a). The levy structure mentioned at clause (ii) shall not apply in case of agricultural produce such as wheat, rice, maize, pulses, etc., including sugar in bags or jumbo bags or pallaties.  
 (b). Such commodities will pay a charge of Rs.7.50 PMT for deployment of cargo handling workers and supervisory staff for stevedoring operations.
- (4). The piece-rate incentive shall be paid at actuals separately.
- (5). Time limit for payment of charges by users / refund of excess collection by port as well as levy of penal interest for delay will be governed by the provisions prescribed in Chapter - I of this Scale of Rates.
- (6). Whenever any additional man power is required by stevedores, actual wages in respect of the category of the workers intended shall be payable by them in addition to the levy.
- (7). While calculating the piece-rate, the datum will not be adjusted, according to effective hours of working, i.e., there will be no idle hour concept. The datum will be taken as full tonnage for the entire shift without any deduction.
- (8). The Tonnage of Heavily Lift cargoes will be taken as 7 Tons/Unit for calculation of piece rate and for other purposes hitherto adopted.
- (9). The Mazdoor posted in the Gang will be distributed for on shore and on board work as per the operational convenience.
- (10). In case of shortage of Maistry, the Tindal may be posted in his place. Whenever Tindal is in shortage, Maistries will be posted only to bulk vessels of Fertilisers and Ore, where shore crane is put into use (where there is no posting of Winch Drivers).
- (11). One Reliever up to 3 Hooks and 2 relievers for 3 Hooks and above will be posted in the categories of Winch Drivers/Signallers/ Tally Clerks per shift per vessel.
- (12). One Supervisor will be posted upto 1 Hook and 2 Supervisors for 2 or more hooks per shift per vessel.

II. **Scale 2 - Clearing & Forwarding Operations**

Nature of Cargo		Levy per tonne (in Rs.)
Delivery / Receipt		
(a).	General Cargo	40.00
(b).	Bulk cargo, ore and timber / logs	3.75

**Conditions:**

1. The applicable C&F will be collected through Import Applications and Export Applications when there is actual deployment of labour for C & F operations and no separate wages will be collected for this work.
  2. The above rates do not include piece rate incentive. The piece rate incentive shall be calculated by CHPT, after completion of delivery / receipt and this is payable by the users, in addition to the above C & F charges.
  3. A sum of Rs.4/- per tonne will be collected in advance in addition to the above towards piece rate incentive for C&F operations which will be adjusted against the actual piece rate calculated by CHPT. Time Limit for refund / payment and payment of penal interest in case of delay will apply as prescribed by TAMP in the General Condition in Chapter - I of this Scale of Rates.
  4. Whenever any additional man power is required by stevedores, actual wages in respect of the category of workers indented shall be payable by them in addition to the levy.
  5. For inter-carting operations, the same rates as applicable for C&F operation will be collected. The charges shall be paid before rendering the service.
  6. For receipt delivery work of general cargo, gangs will be posted at various points and will work for different employers in the given shift. However, a separate gang of 4 mazdoors for bagged cargo will be deployed on request from the Employer with prior intimation to the shift section.
  7. Wherever CHPT has permitted Direct Delivery / Direct Shipment, no charges towards C&F operation is payable for such quantity, which is directly delivered from the hook point or directly shipped without the use of any labour under the control of CHPT whose cost of deployment is recovered by any other charge specified in this Scale of Rates.
- III. (1). In case of Cobble stones, Cut stones, Barytes, Manganese Ore, Felspar, Blue metals etc., and any other dry bulk cargo which requires aggregation at the transit area prior to shipment, the following charges are payable towards the cargoes stored in the transit area. However, these charges are not payable if these cargoes are stored in licensed plot.
- (i). Actual piece rate.
  - (ii). Wages @ Rs.1293.20 for two mazdoors. The above charges are payable through EA applications on the actual quantity as certified by the CHPT or officials authorised by it. In case additional mazdoors are required separate charges are to be paid extra @ Rs.646.60 per mazdoor.
- (2). To build up reserves to meet the wage revision arrears liability, a special charge of Re.1 per tonne will be collected in all Import and Export Applications, wherever cargo handling division workers are deployed.

-----